Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 6
Juni 2002
51. Jahrgang

Deutschland 3,50 €
Österreich 4,- €
Schweiz 6,90 sFr
Benelux 4,- €
Frankreich 4,- €
Italien 4,60 €
Dänemark 39,- dkr



B13411

Tests

JUBEL-STANGEN:
Märklins E75

AUFBAU-JAHRE:
Katos Rheinbahn-Tw 380

Vorbild und Modell im Neger- und Nuhnetal
Am Fuße des Kahlen Asten

Amerikaner in der Schweiz
Viel Holz auf vier Achsen

Pfiffiger Weg zur TT-Heimanlage
Gruß aus Unterschmieda

Baubeginn S-Bahn Halle – Leipzig
Zweiter Anlauf

Hof im Wandel der Zeiten

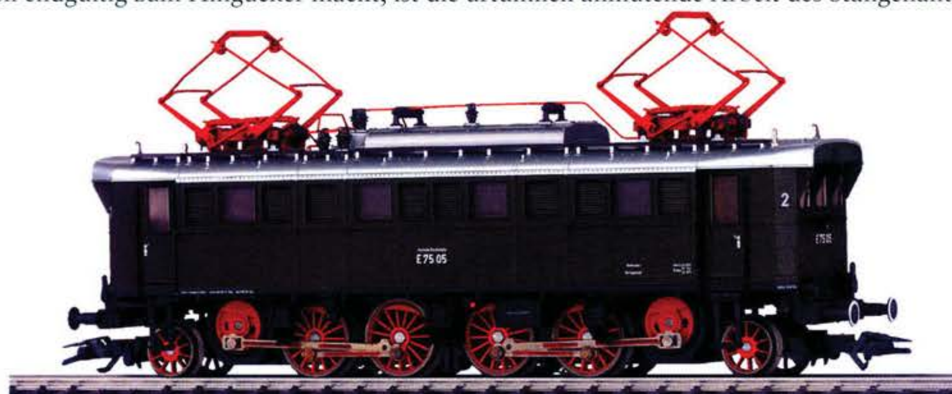
Vom Dampf zur Neigetechnik

Zukunftsicherung unter Regio-Regie

Stangenlok mit Pfiff



Die E 75 war die letzte Baureihe ihrer Art. Über Blindwellen und Kuppelstangen wurden die beiden fest im durchgehenden Fahrwerksrahmen gelagerten Triebwerksgruppen angetrieben. Die E 75 fuhr 70 km/h schnell und wurde im leichten Güterzugdienst, aber auch im Reiseverkehr eingesetzt. Die DB übernahm 22 Maschinen, deren letzte bis 1972 in Bayern verkehrte. Dieser Epoche entspricht unser Modell, ebenfalls mit einem durchgehenden Rahmen aus Metall. Eine Mehrzug- und digitalfähige Elektronik, Motor mit Schwungmasse, LED-Beleuchtung und – in der Digitalversion – der Pfiff der Druckluftpfeife entsprechen bester Modellbahntechnik. Was das Modell endgültig zum Hingucker macht, ist die urtümlich anmutende Arbeit des Stangenantriebs.



H0-Modell der Baureihe E 75

Vorbild ist die DB-Ausführung der Epoche III

Modell-Merkmale:
- *Fahrwerk aus Metall*
- *Motor mit Schwungmasse*
- *Spitzenbeleuchtung mit wartungsfreien LED*
- *umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb*

34750 *mit Delta-Elektronik*
- *für konventionellen-, Delta- oder Digital-Betrieb*

37750 *mit Digital-Decoder*
- *Hochleistungsantrieb mit Digital-Decoder für konventionellen- und digitalen Betrieb*
- *mit Control Unit 6021 schaltbar: Anfahrbeschleunigung, Bremsverzögerung, Spitzenbeleuchtung, Druckluftpfeife*

22
Auf ein Neues

Doppelt hält besser. Zweiter Startversuch für den Neubau der S-Bahn Halle – Leipzig.





14
Vorsicht Grenze!

Nicht immer waren die Nachbarn wohlgesonnen. Die geografische Lage des Bw Hof macht seine Geschichte so spannend.



28
Aus und Vorbei

Vor 100 Jahren gebaut, vor zehn Jahren abgerissen. Die Nuhnetalbahn durch das Rothaargebirge ist heute ein Fahrradweg.

80
Saionara Aufbau-Tw

Über viele Jahre prägten sie das Stadtbild. Das H0-Denkmal der Aufbau-Triebwagen liefert Kato.





98
Es riecht nach Meer

In H0m läßt Henk Wust die Rotterdamer Privatbahn, die auf Kapspur die südlichen Inseln erschloss, wiederauferstehen.

BAHNWELT AKTUELL

BAUREIHEN 212 UND 213

V 100-Abschied in Raten

● Dass nur dunkle Wolken über der V 100 schwebten, wäre schlichtweg eine Untertreibung. Die reihenweise zur Ausmusterung anstehenden Vierachser gaben aber mit einigen Einsätzen vor Personen- und Güterzügen noch kräftige Lebenszeichen. Von vielen, teilweise massiv den Betrieb störenden Eisenbahnfans begleitet, absolvierten Gießener 212 auf der KBS 623 Marburg – Erndtebrück sozusagen ein letztes Schaulaufen vor Silberlingen und Re-Design-Wagen. Gerade die altrote designierte Museumslok 212 023 erfreute sich besonderer Beliebtheit. Nach dieser Episode werden die abkömmlichen Gießener Maschinen wie ihre anderen hessischen Kolleginnen in Frankfurt und Darmstadt auf die wenigen Einsätze vor Arbeitszügen warten. Mit 213 333 und 213 337 des Bw Hof wollte die dortige BSW-Gruppe eigentlich einige Abschiedsfahrten durchführen, doch DB Regio berief die Maschinen am 15. März nach Mühldorf ab, um dort Müllzüge zu befördern. Überraschend dabei ist, dass DB Regio die Züge nicht im Auftrag von DB Cargo befördert, sondern quasi in Konkurrenz zum Güterspezialisten. DB Regio Mühldorf firmiert seit 1. März 2002 unter dem Namen Südostbayernbahn und bewarb sich so um diese Leistung, die DB Cargo im Zuge des Marktorientierten Angebots im Güterverkehr (Mora C) für unrentabel hielt. Somit sind in Mühldorf nun V 100 zweier unterschiedlicher Geschäftsbereiche tätig. Damit endet im Bw Hof nach 40 Jahren die Beheimatung von V 100 (Siehe auch Titelgeschichte ab Seite 14).


Foto: A. Witzke

Museumsgarnitur: Mit verkehrsrotem Steuerwagen fährt 212 023 am 1. März mit RB 95156 in Biedenkopf ein.


Foto: J. Schmidt

Drei alte Damen trafen sich am 30. März 2002 im Bw Wuppertal-Steinbeck, darunter auch die Gießener 212 023.


Foto: R. Wirtz

Am 26. März verlassen 212 299 und 212 308 Brügge, dessen Reiterstellwerk und die Formsignale museal anmuten.

DB REGIO

Fehlende Ausschreibung

● In Sachsen-Anhalt und Thüringen und demnächst vielleicht auch noch in Brandenburg zieht ein Entrüstungssturm auf. Grund sind langfristige Verkehrsverträge, die die Länder mit DB Regio abschlossen oder abschließen wollen. Verärgert ist die private Konkurrenz, die sich vor die Tür gestellt fühlt. Mittlerweile zog der Verband „Mehr Bahnen", zu dem unter anderen Connex und Rhenus Keolis gehören, die Notbremse und erstattete Strafanzeige gegen den sachsen-anhaltinischen Verkehrsminister Meyer wegen Untreue. Meyer bekam wegen seines eigenmächtigen Vorgehens sogar im Kabinett Ärger und auch das Landesparlament fühlt sich in seiner haushaltlichen Herrschaft übergangen. Immerhin hat der von DB Regio als bindend angesehene Vertrag ein Volumen von maximal zwei Milliarden Euro! Meyer entgeht zwar seit dem 21. April durch Abwahl der SPD-Landesregierung weiterem Streit, dennoch wird die Gültigkeit der freihändig vergebenen Verkehrsleistungen wohl noch von Gerichten überprüft werden. In seltener Einmütigkeit vertreten die Länder Thüringen und Sachsen-Anhalt den Standpunkt, dass ihr Verhalten korrekt sei, da nur DB Regio in der Lage sei, ein ganzes Land im Nahverkehr zu bedienen. Unterstützung erhalten sie dabei von der Gewerkschaft Transnet, die bei einer anderen Entscheidung bis zu 2000 Arbeitsplätze in Gefahr sieht. Die privaten Konkurrenten des Bahnriesen DB AG verweisen hingegen auf europäisches Recht, fordern eine Ausschreibung ähnlich wie im Baugewerbe und erhoffen für die Zukunft vor allen Dingen mehr Transparenz.


Foto: M. Henschel

101 083 rollt seit März 2002 mit Voll-Werbung für den neuen „Star Wars"-Film durch die Lande. Am 7. April befährt die Maschine mit IR 2534 die Hohenzollernbrücke in Köln.

MECKLENBURG-VORPOMMERN

Karniner Brücke



Foto: Bergmann

Ein beeindruckendes Bauwerk: Die Karniner Brücke.

● Das bekannte technische Denkmal Karniner Eisenbahnhubbrücke steht vermutlich auf wackligen Füßen. Nach jüngsten Berichten gibt es an dem Bauwerk im Peenestrom bei Usedom Unterwasserschäden. Nicht nur die Usedomer Eisenbahnfreunde e.V. befürchten nun erneute Diskussionen um einen Abriss der Brücke. Der Verein hatte erst im Jahr 2001 ein Ausstellungs- und Informationszentrum im ehemaligen Empfangsgebäude Karnin eröffnet. Die festen Überbauten der Karniner Eisenbahnbrücke wurden noch im Frühjahr 1945 gesprengt. Stehen blieb bis heute das als Hubbrücke ausgebildete Mittelteil. Es gilt als Wahrzeichen der Landschaft am Stettiner Haff. Das Land Mecklenburg-Vorpommern hat zwischenzeitlich die Aufnahme der Strecke Ducherow - Ahlbeck in den Bundesverkehrswegeplan beantragt. Im Falle der Verwirklichung des Projekts ist natürlich auch ein Brückenneu- oder -wiederaufbau in Karnin notwendig.

SCHWEIZ

SNCF-241A65 auf Probefahrt



Foto: Armin Schmutz

Der Franzosendampfer qualmt gewaltig auf seiner Last-Probefahrt am 11. März 2002.

● Steht die ehemalige SNCF-241 A65 einmal unter Dampf, ist das immer ein besonderes Ereignis. Das war auch am 11. März 2002 so, als die Maschine nach Unterhaltsarbeiten eine Probefahrt von Burgdorf nach Grösshöchstetten absolvierte. Die ungewöhnliche Zuganordnung mit der Dampflok am Zugschluss wurde gewählt, damit die Fahrt mit nur zwei Lokführern durchgeführt werden konnte: Ein streckenkundiger auf der E-Lok Re 4/4 II 112 der Regionalverkehr Mittelland (RM) sowie der Dampflokführer mit seiner Heizermannschaft auf der 241 A65. Die elektrische Bremslok simulierte auf einer Steigung von zehn Promille mit 20 km/h eine Zuglast von 880 Tonnen. Der Dampflok wurden dadurch rund 1500 Kilowatt abgefordert. Die in Burgdorf stationierte Gross-Dampflok ist im Privatbesitz und relativ selten unterwegs.

Modelleisenbahn mit Vorbildcharakter

Christian ist ein ganz normaler Junge. Der aufgeweckte 16-Jährige hat mancherlei Interessen. Darin unterscheidet er sich von seinen Altersgenossen allenfalls in Nuancen. Aber wo trifft man den Zehntklässler am häufigsten? Nein, nicht auf dem Sportplatz und auch nicht in der Disko. Christian hält sich mit Vorliebe im Domizil seines Modellbahnvereins auf, eine Neigung, die er mit neun weiteren Kids und Jugendlichen aus seiner Heimatgemeinde teilt. Allesamt besitzen sie auch mehr oder minder durchgestaltete, zumeist digitalisierte eigene Heimanlagen, doch gemeinsam einen Teil der Freizeit zu genießen, macht offenkundig weitaus mehr Spaß.



Dr. Karlheinz Haucke

Da sage noch einer, die Modellbahn sei bei der heutigen Jugend abgemeldet. Das Interesse gerade auch für Technik und Elektronik ist durchaus vorhanden, es muss nur beizeiten geweckt werden. Christian beispielsweise war schon im zarten Alter von vier Jahren regelmäßiger Gast bei den Eisenbahnfreunden Siedlinghausen. Was einmal mehr belegt, dass die Verhaltensforschung Recht hat: Wir werden früh geprägt, je eher, desto nachhaltiger. Und auch der Volksmund wusste schon: Was Hänschen nicht lernt, lernt Hans nimmermehr.

Womit ich nicht behaupten will, dass man in fortgerücktem Alter nichts mehr dazulernen kann. Schließlich gibt's ja auch Pädagogen und Pädagoginnen, die ihren Schülern und Schülerinnen die Modellbahnerei schmackhaft machen. Es müssten halt noch mehr sein, dann wäre der Nachwuchs nicht nur aufs elterliche Vorbild angewiesen.

BAHNWELT AKTUELL

SCHLESWIG-HOLSTEIN

HHA und AKN gründen „nordbahn"

● Für den Betrieb auf der Stecke Neumünster – Bad-Oldesloe (KBS 142) wurde die NBE „nordbahn" Eisenbahngesellschaft mbH mit Sitz in Kaltenkirchen gegründet. Die Firmenanteile liegen jeweils zu 50 Prozent bei der AKN Eisenbahn AG (AKN) und der Hamburger Hochbahn AG (HHA), welche die „nordbahn" im Februar 2002 gründeten. Im Stundentakt sollen ab dem 15. Dezember 2002 Coradia-LINT 41-Triebwagen mit etwa 40 Minuten Fahrtzeit auf der Strecke fahren. Der Verkehrsvertrag zwischen „nordbahn" und der Landesregierung Schleswig-Holstein beläuft sich auf neun Jahre. Den Reisenden sollen während der Fahrt Getränke, Brötchen und Snacks angeboten werden. Derzeit wird lediglich zwischen Bad Oldesloe und Bad Segeberg mit DB-628 gefahren. DB Netz AG ist noch mit den Arbeiten für die Reaktivierung des Abschnitts Neumünster – Bad Segeberg beschäftigt, welcher zum Winterfahrplan 1984/85 eingestellt wurde. Die Strecke zwischen Neumünster und Bad-Oldesloe wurde am 10.12.1875 in Betrieb genommen, und am 15.08.1897 folgte die Strecke Bad-Oldesloe – Hagenow. Bis zur Teilung Deutschlands 1945 führte diese Strecke von Neumünster über Bad Oldesloe, Ratzeburg und Zarrentin nach Hagenow-Land. Auch D-Züge von Berlin nach Kiel fuhren über die seinerzeit strategisch wichtige Linie. Die Relation gehörte bis zur Verstaatlichung 1941 der Eutin-Lübecker-Eisenbahngesellschaft (ELE).



Foto: Brüggemann

Lückenschluss mit moderner Technik: Lint-Triebwagen fahren zukünftig auf der Strecke Bad Oldesloe – Neumünster.

DB REGIO/SNCF

Reaktiviert

● DB Regio und die französische SNCF unterzeichneten einen Kooperationsvertrag zur Reaktivierung der Strecke vom pfälzischen Wörth ins elsäßische Lauterbourg. Der Lückenschluss im Personenverkehr soll am 15. Dezember erfolgen. Man hofft auf einen ähnlichen Erfolg wie bei der Wiederinbetriebnahme der Strecke Winden – Wissembourg vor zehn Jahren, die seitdem von durchschnittlich 1000 Fahrgästen täglich in Anspruch genommen wird.

DB AG

Und sie bewegt sich doch

● Immer wieder beeinträchtigen Erdrutsche den Schienenverkehr. Seit mehreren Wochen schon gibt es Probleme auf der linken Rheinstrecke. Mehrmals musste in letzter Zeit der Verkehr rechtsrheinisch umgeleitet werden. Dabei traten immer wieder größere Verspätungen auf. Anfang April erwischte es dann KBS 455 zwischen Unna und Schwerte die auch von ICE nach Berlin genutzt wird. Die Züge wurden über Witten und Dortmund nach Hamm umgeleitet, was zu Verspätungen zwischen zehn und 15 Minuten führte. Auch der Güterverkehr musste umgeleitet werden.



Foto: Schmidt

Umleitungen entlang der rechten Rheinseite führten in den vergangenen Wochen häufig zu Verspätungen.



Foto: Henschel

Der 425-Triebwagen erhält Verspätung, weil der umgeleitete ICE am Abzweig Bo-Langendreer Priorität besitzt.

ZWISCHENHALT

Zu viel Geld: In den Niederlanden sind die Kassen wohl prall gefüllt, wenn man sich folgendes Projekt ansieht: Auf der geplanten Hochgeschwindigkeitsstrecke Richtung Brüssel und Paris bohrt man einen sieben Kilometer langen Tunnel durch das grüne Herz in der Nähe der Stadt Leiden. Wie nicht anders zu erwarten, befindet sich dort kein Berg. Grund für die Tieferlegung der Bahnstrecke ist der Wunsch, die grüne Landschaft der Region nicht zu beeinträchtigen. Vermutlich handelt es sich dabei um eine der aufwendigsten Lärmschutzmaßnahmen aller Zeiten.

Kinder gefährden den Bahnbetrieb. Allein im Grenzschutzbereich Hannover werden jährlich etwa 350-mal spielende Kinder aufgegriffen, die eine Gefährdung für den Bahnverkehr darstellen könnten.

Die Bayerische Cargobahn (BCB) hat ihren Betrieb aufgenommen. Die Connex-Tochter mit Sitz in Holzkirchen will in absehbarer Zeit als vollwertiger Anbieter für den Schienengüternah- und -fernverkehr auftreten. Dafür kaufte man eine Vossloh-G 1206 und mietete bei Bombardier eine V100.4.

Das Interregiosterben geht weiter. Unrentable Verbindungen sollen baldmöglichst aufgegeben, die gewinnträchtigen Relationen dafür zu IC- oder gar ICE-Strecken aufgewertet werden. Beispielsweise soll die IR-Linie 16 von Berlin über Hannover nach Amsterdam zu einer IC-Relation mutieren. Auf der „Mitte-Deutschland-Verbindung" Ruhrgebiet – Kassel – Weimar verkehren zukünftig abwechselnd IC- und ICE-Züge. Dafür fallen Verbindungen wie Saarbrükken – Cuxhaven und Oberstdorf – Hof – Berlin Mitte Dezember weg.

Das Ende einer bekannten Marke ist eingetreten. Die markanten Kesselwagen mit dem Logo EVA, das für Eisenbahn-Verkehrsmittel AG, Düsseldorf, stand, fahren künftig für die nicht minder bekannte VTG-Lehnkering. Die Hapag-Lloyd-Tochter wird somit zum wichtigsten privaten Schienenverkehrslogistik-Anbieter Europas. Die EVA wurde 1897 ge-



Foto: Elmar Haug

Die WEG hat sich eine G2000 von Vossloh gegönnt. Um einen täglichen Containerzug von Mannheim über Kornwestheim nach Neu-Ulm zu befördern, leaste die Connex-Tochter die moderne Diesellok mit dem eigenwilligen Aussehen. Außerdem befördert die Maschine noch Wagen für die Heidelberger Druckmaschinen AG in Amstetten. Auf dem Bild tankt die Lok, die bereits mit dem WEG-Logo versehen ist, gerade in Weissach .

gründet und gehörte zuletzt einem australischen Konzern.

DB AG fördert die Kunst. Mit speziellen Fahrkarten will die Bahn zum Kunstgenuss auf der Documenta 11 in Kassel animieren. Die bedeutendste Schau zeitgenössischer Kunst wird teilweise wieder im Südflügel des Kasseler Kulturbahnhofs stattfinden. Außerdem will die DB AG mit Plakaten und Prospekten Aufmerksamkeit wecken.

Die DB AG schnitt beim europaweiten Bahnhofstest gut ab. Unter 23 vom ADAC getesteten Bahnhöfen belegten die sieben deutschen Teilnehmer (Berlin/Zoo und die Hauptbahnhöfe von Frankfurt/Main, Hamburg, Hannover, Leipzig, Stuttgart und München) die vorderen Plätze.

Siemens Transportation Systems (TS) erhielt von der rumänischen Staatsbahn SNTCF „CFR Calatori" den Großauftrag über den Bau von 120 zweiteiligen Desiro-Triebwagen im Gesamtwert von über 300 Millionen Euro.

Die belgische SNCB/NMBS schützt ihre Zugbegleiter. Hunde dürfen zukünftig nur noch mit angelegtem Maulkorb mitreisen. Die einzige Ausnahme sind kleine Hunde, die müssen sich dann allerdings in einem Käfig befinden.

Ein kleines Plus habe es im Jahr 2001 bei den Fahrgästen in Bussen und Bahnen gegeben, vermeldet das Statistische Bundesamt. Insgesamt wurden 9,945 Milliarden Passagiere ermittelt. Das entspricht einem Anstieg um 0,8 Prozent.

In Nordhausen fährt ab 2004 die erste von drei bestellten Combino-Straßenbahnen mit Dieselhybridantrieb. Für den Einsatz auf dem HSB-Netz zwischen Nordhausen und Ilfeld sorgt ein V8-Motor für Vortrieb.

Wegen Überfüllung geschlossen: Die ICE-Toiletten werden bei Überlastung angeblich automatisch abgeschlossen. Ein Rechtsanwalt hat nun die DB AG auf Schadenersatz verklagt als ein solcher Fall eintrat. Er drohte einer Zugbegleiterin, falls sie nicht aufsperren würde, mit dem Missbrauch des Ganges.

DB AG

Kartellamt und kein Ende

● Mit Argusaugen wacht das Bundeskartellamt über die Tätigkeiten der DB AG im städtischen Nahverkehr. Jüngstes Beispiel ist die Abmahnung der Behörde zum geplanten Einstieg von DB Regio bei den Stadtwerken Göttingen, den man bei den Kartellwächtern als nicht genehmigungsfähig erachtet: Zu marktbeherrschend würde die Stellung der DB AG. Ähnliche Bedenken gab es schon bei den geplanten Allianzen in Hannover und im Rhein-Neckar-Raum. Die DB AG wolle diese Entscheidung nicht hinnehmen, da sie sich in ihrer Gesamtstrategie behindert fühle und im städtischen Nahverkehr mit einem Volumen von sieben Prozent keine marktbeherrschende Stellung seitens der Bahn vorliege.

DB AG

Deutsch-polnische Verständigung

● Der Ausbau der 60 Kilometer langen Strecke Horka – Hoyerswerda wurde für den überarbeiteten Bundesverkehrswegeplan als vorrangig zu behandelndes Projekt angemeldet, da diese Relation zum transeuropäischen Eisenbahnnetz gehöre. Bis zum Jahr 2006 soll die Strecke zweigleisig ausgebaut und elektrifizert werden. Die Streckenhöchstgeschwindigkeit soll nach dem Ausbau 120 km/h betragen. Die Kosten für den Ausbau teilen sich DB AG und Europäische Union.

Foto: Heilmann



Derzeit gibt es Planungen, die Baureihe SU 46 der polnischen PKP mit deutscher Sicherungstechnik auszurüsten, so dass sie bis Hoyerswerda durchfahren könnte. Somit würden die von der DB AG eingesetzten 232 frei.

BAHNWELT AKTUELL



FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eines von 20 Videos gewinnen.

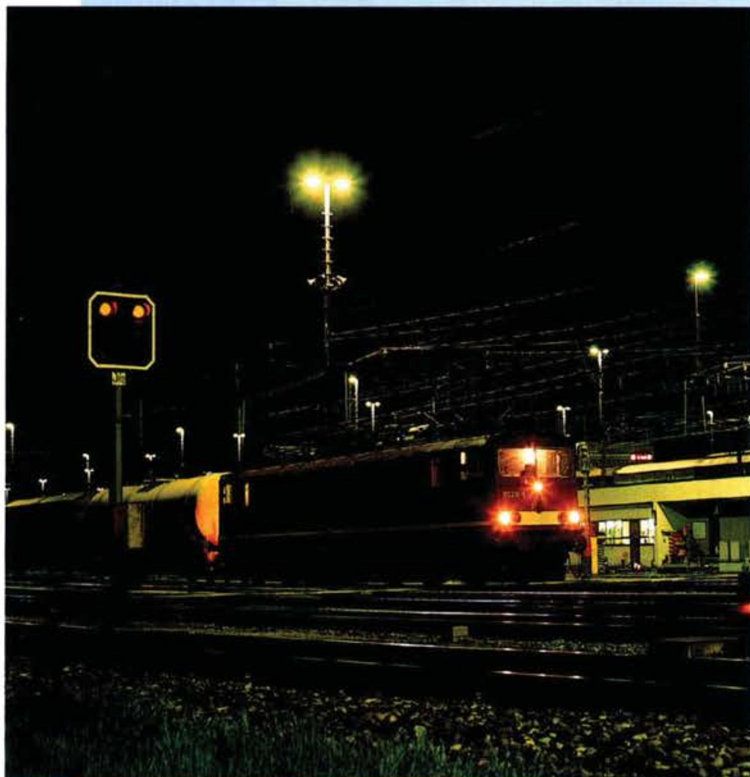


Foto: Lindner

155 230 zu Gast im Rangierbahnhof Basel in Muttenz. Die schweren sechsachsigen E-Loks, die vielerorts auch als Container bekannt sind, hat es längst in alle Regionen der Republik verschlagen – und auch in das benachbarte Ausland. Die DR-Pendants zur DB-151 machen sich seit der Wende vor schweren Kohlezügen im Saarland ebenso nützlich wie in Mannheim stationierte Maschinen, die der Rheinschifffahrt die Stirn bieten. Nächtlicher Güterverkehr fordert von den Lokführern höchste Wachsamkeit. Viele Vorschriften gelten aber tagsüber genauso wie nachts, wie bei der Antwort auf unsere Frage (Nachts könnte man die Lösung jedoch besser sehen!): Weshalb muss der Container mit angehobenem vorderen Stomabnehmer fahren? Es gibt jedoch eine Ausnahme und die wüssten wir auch gerne von Ihnen!



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Juni 2002 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare der Video-Kassette „Die Baureihe V 200" aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Aprilheft lautete „Badische IVh und Bremen".Die 20 Exemplare „Bernina-Express" haben gewonnen: Hohlfeld, Dietmar, 98701 Großbreitenbach; Fender, Siegfried, 51149 Köln; Oehme, Lothar, 04277 Leipzig; Eutebach, Markus, 54531 Meerfeld; Blanck, Joachim, 12555 Berlin; Engelken, Christian, 37447 Rheda; Epp, Helmut, 66679 Losheim am See; Korecky, Olaf, 78467 Konstanz; Mittag, Klaus-Friedrich, 47137 Duisburg; Sternstein, Hans-Jürgen, 36367 Wartenberg; Jähnig, Thomas, 07751 Rothenstein-Oelknitz; Frey, Günther, 81377 München; Dillenburger, Dirk, 63477 Maintal; Grieb, Thomas, 70191 Stuttgart; Gerhard, Klaus, 01237 Dresden; Chemnitz, Wilfried, 30161 Hannover; Luedtke, Klaus, 83671 Benediktbeuern; Seidel, Walter, 08371 Glauchau; Dörnfeld, Adolf, 26529 Marienhafe; Klemm, P., 04207 Leipzig.



Foto: H. Klauser

110 002 würde den betriebsfähigen Lokpark des DB-Museums bereichern. Die sich äußerlich gut in Schuss präsentierende Lok ist aber leider nicht betriebsfähig und wurde aus dem Exil in Passau am 27. Februar von V 80 002 nach Nürnberg ins Verkehrsmuseum überführt. Die Aufnahme entstand im Passauer Hauptbahnhof.

DB AG

Neumotorisierung beschlossen

● Nach Beendigung einer Langzeiterprobung verschiedener Motoren in der Baureihe 232 ist eine Neumotorisierung von vorerst 56 Maschinen beschlossene Sache. Der alte Kolomna-16-Zylinder-Dieselmotor (5D-49) wird gegen eine moderne Variante ausgetauscht, die sich mit 12 Zylindern (12D-49) begnügt. Außerdem hat die DB AG noch eine Option auf weitere 76 Aggregate erworben. Ziel ist eine Effizienzsteigerung und eine Verbesserung der Lärm- und Emissionswerte. Die neumotorisierten Maschinen werden der Baureihe 233 zugeordnet.



Foto: Heilmann

Die erste Maschine mit neuem Motor ist 233 709, hier am 6. April 2002 in Cottbus, die derzeit umfangreiche Probe- und Messfahrten im Rahmen der HU absolviert.



Foto: S. Hoeppner

Nach über 30 Jahren Betriebsruhe fährt Pollo wieder. Die V 10 C steht mit ihrem GmP in Mesendorf bereit, um sich nach Brünkendorf, dem ersten Teilstück der Museumsstrecke des Prignitzer Kleinbahnmuseums, auf den Weg zu machen.

PRIVATBAHN

Und noch ein Neues

● Die Flut an neuen Eisenbahnverkehrsunternehmen ist nicht mehr zu stoppen. Eines der jüngsten auf deutschen Gleisen ist Heavy Haul Power. Mit der sechsachsigen DE 259002, einer Diesellok Class 66 von GM-EMD, Typ JT42CWR, die in Deutschland bereits von der HGK eingesetzt wird und auch in Belgien, Luxemburg, Schweiz und Italien zugelassen ist, fährt man derzeit 1200-Tonnen-Kohlenzüge (DFG 84100) vom Massenguthafen Hamburg Hansaport über Maschen, Verden, Nienburg nach Minden. Dort wird südafrikanische Kohle, die in belgischen Selbstentladewagen reist, im Eon-Kraftwerk Lade-Bierden verfeuert. Die 126 Tonnen schwere, 2200 Kilowatt leistende Maschine wurde 2001 in London/Ontario, (Kanada) gebaut und von Heavy Haul Power geleast. Prägnant an der Maschine ist die seitliche Aufschrift: $F=ma^2$. Da ist dem Desinger wohl ein Apfel auf den Kopf gefallen.



Foto: Fricke

Aufgrund ihres britischen Lichtraumprofils wirken die Class-66-Loks, hier bei der Ankunft in Lade, etwas geschrumpft vor den Selbstentladern der SNCB.

SBB

Re 460 118 „rolling stone"

● Es tut sich was unter den Alpen. Beim Bau des 57 Kilometer langen Gotthardtunnels werden rund 25 Millionen Tonnen Geröll gefördert werden, entsprechend einem Volumen von fünf Cheops-Pyramiden oder einem Würfel von 300 Metern Seitenlänge. Ein großer Teil des qualitativ hochwertigen Ausbruchmaterials wird wieder im Tunnel Verwendung finden. Der Rest wird als Betonkies, Split oder Sand landesweit auf Baustellen oder zum Beispiel auch für eine Seeschüttung Verwendung finden. Dass die Aufbereitung und der Transport umweltfreundlich erfolgen wird, ist für den Generalunternehmer AlpTransit Gotthard AG eine Selbstverständlichkeit; und das wird nun symbolisch mit einer Werbelok kund getan. Die Re 460 118, ursprünglich auf den Namen „San Gottardo" getauft, wurde am 22. März 2002 als „rolling stone" auf der Großbaustelle in Amsteg vorgestellt. In Amsteg sollen fünf Millionen Tonnen Aushubmaterial via Stollenbahn und Förderbänder zum neu erstellten örtlichen Kies- und Betonwerk transportiert werden. Was nicht als Baumaterial in den Tunnel zurückkehrt, gelangt mit speziellen, umweltfreundlichen Diesellokomotiven vorerst über die stromlose Anschluss-Strecke nach Erstfeld. Erstaunlich ist, dass mit den Vortriebsarbeiten an den eigentlichen Bahn-Tunnelröhren noch gar nicht begonnen wurde. Die bisherigen Arbeiten umfassen das Ausbrechen der Zugangsstollen für die Zwischenangriffe (Erstfeld, Amsteg, Sedrun, Faido, Bodio) sowie die Baustelleninstallationen außerhalb des Berges und auch unter Tage.


Foto: Armin Schmutz

Ob sie auch Mick Jagger und Keith Richards gefiele? Auf jeden Fall ist die neueste SBB-Werbe-460 ziemlich auffällig.

BAHNWELT AKTUELL

TOP UND FLOP

↑ TOP: Guter Zweck

Da hat die teure Euro-Umstellung dann am Ende doch noch was Gutes: Wie angekündigt spendet die DB AG ihren entstandenen Gewinn, der durch Aufrundungen zugunsten der Bahn anfiel, einem wohltätigen Zweck. Nach der verheerenden Kritik zum neuen Bahnhofsmissions-Konzept erinnerte sich die DB AG wieder ihrer sozialen Verantwortung. Bahnchef Mehdorn übergab eine beglaubigte Schenkungsurkunde über etwa 500.000 Euro (die genaue Summe steht erst gegen Jahresende fest) der Stiftung „Off-Road-Kids", die sich des Schicksals ausgerissener Kinder annimmt. Mit dieser Kapitalausstattung solle der langfristige Bestand der Stiftung, die auch ein eigenes Heim betreibt, gesichert werden, so Bahnchef Mehdorn, der gleichzeitig auch die Schirmherrschaft der Stiftung übernahm. Prädikat: Sehr lobenswert!

↓ FLOP: Abgezockt

Da wird noch einiges auf uns Bahnfahrer zukommen, wenn erst die neuen Tarife wirksam werden. Man mag sich kaum das Chaos vorstellen, das an einem Freitag Nachmittag entsteht, wenn dann die Passagiere mit den falschen Fahrkarten einsteigen, die leider gerade den gebuchten Zug verpassten und versuchen, mit einem späteren zu ihrem Ziel zu gelangen. Gut, wer dann die teuerste Variante gewählt hat, der darf nicht nur in jedem Zug Platz nehmen, sondern kann den Fahrschein, falls er ihn doch nicht benörtigt auch einfach wieder zurückgeben und spart sich die enormen Umtauschgebühren. Denkste! Da kursiert schon wieder ein Heftchen, das an die leidgeplagten Zugbegleiter „für den internen Gebrauch" verteilt wurde und in dem das Gegenteil beschrieben wird. Auch bei diesen Luxus-Fahrkarten sind natürlich 15 Euro Bearbeitungsgebühr fällig.

PRIGNITZER EISENBAHN

Neue alte Triebwagen für die PEG

● Die Prignitzer Eisenbahn GmbH überführte im Februar ihre neu erworbenen MaK-Großraumdieselwagen (GDT) nach Putlitz. Die Fahrzeuge stammen aus den Jahren 1955 und 1959 und haben mittlerweile eine ziemliche Odyssee hinter sich gebracht. Ursprünglich fuhren sie für die Osthannoversche Eisenbahn (OHE) und kamen dann 1977 nach Italien zur Privatbahn ACT, die sie bis 1996 einsetzte. Die Arge Verkehrsfreunde Lüneburg kaufte Anfang 2000 die sechs Triebwagen wieder zurück und verkaufte vier Stück davon im Herbst 2000 an die PEG, die sie jetzt in Putlitz abstellte.



Noch warten die MaK-Triebwagen (Fabrik-Nummern 509, 510, 513 und 515) auf ihre Aufarbeitung und den eventuellen Einsatz bei der PEG.

Foto: Neumann

WEISSRUSSLAND

Lok gefällig?



Die Aufarbeitung einer Dampflok dürfte in Weißrussland preiswerter sein als hierzulande.

Foto: Wollny

● 30 Kilometer östlich der polnisch-weißrussischen Grenze stehen in der Nähe des Bw Vaukavysk noch drei normalspurige Dampflokomotiven der Baureihe 52. Eine der Maschinen hat einen vergrößerten Wannentender. Laut Auskunft des Bw-Chefs seien die Maschinen konserviert abgestellt und stünden zum Verkauf. Auch eine Aufarbeitung vor Ort sei möglich. Bei Interesse kann die Redaktion weiterhelfen. Sollte bis zum Jahresende der Verkauf nicht gelingen, werden die 52er wohl im nächsten Hochofen verschwinden.



Reisen bildet, sagt man. Der 101-Erstling wirbt darum für den Reiseführer-Verlag Merian. Am 9. März 2002 durcheilt 101 001 Hamburg-Sternschanze.

Foto: Brüggemann

NIEDERSACHSEN

Am falschen Platz gespart



Foto: Uhlenhut

Desiros der Osnabrücker Nord-West-Bahn kamen bei Sonderfahrten anläßlich der Cebit zum ersten Mal aushilfsweise in die niedersächsische Landeshauptstadt Hannover.

● Nicht besonders schlau war man in Hannover bei der Beschaffung der S-Bahn-Baureihe 424. Bei einem täglichen Mindestbedarf von 40 Triebwagen hat man offensichtlich nicht berücksichtigt, dass die Fahrzeuge, auch wenn sie neu sind, Unterhalt benötigen. Und dass Hannover keine ganz unbedeutende Messestadt ist, weiß man dort auch nicht erst seit der Expo. Für den Eisenbahnfreund bieten sich dafür immer wieder interessante Fotomotive, wenn bei der Hannoveraner S-Bahn improvisiert werden muss. Nach der Baureihe 423, die beim S-Bahn-Start 2000 den verspäteten Einsatz der 424 ausbaden musste, wurden letztes Jahr während der Cebit und der Hannover-Messe konventionelle, lokbespannte Doppelstockzüge eingesetzt. Der jüngste Engpass entstand wieder einmal zur Cebit und Hannover-Messe und dieses Jahr kamen zum Teil nagelneue 425-Triebwagen zum Einsatz.



Foto: Geßner

Generationswechsel auf der Pfefferminzbahn (Straußfurt – Sömmerda – Großheringen): Die Baureihe 628 wich Ende März den Alstom-641-Triebwagen. Das neue Einsatzgebiet der älteren Fahrzeuge liegt zwischen Gera und Saalfeld. Dort lösen sie mit 219-Dieselloks bespannte Züge ab.

ZEITREISE

Foto: Sammlung Gärtner



Vor etwa 70 Jahren war das Bahnhofsgebäude nicht nur wegen der Schienen noch als solches zu erkennen.

Verwachsen

Am Gebäude ist der ehemalige Bahnhof Wolmirsleben im heutigen Sachsen-Anhalt noch zu erkennen. Mehr aber nicht. Die relativ hohen Birken verraten, dass hier schon lange kein Zug mehr fuhr. Im April 1889 wurde der Bau einer Schienenverbindung zwischen Etgersleben und Förderstedt abgesegnet. Die ehemalige Kursbuchstrecke 205e wurde in zwei Abschnitten eröffnet. Am 15. November 1891 startete der Betrieb zwischen Etgersleben und Unseburg. Der Güterverkehr zwischen Förderstedt und Unseburg wurde am 1. Oktober 1891 aufgenommen, während der Personenverkehr erst 1893 hinzu kam. Seit dem 5. Februar 1967 fährt hier kein Personenzug mehr und auch der Güterverkehr verschwand nur kurze Zeit später. Was blieb, ist das Bahnhofsgebäude.

Foto: Gärtner



Die Schienen sind weg, der Anbau bekam neue Fenster und Erde wurde auch bewegt. Nur das Zentralgebäude erinnert an längst vergangene Tage.

ÖBB

Baureihe 2016 im Planeinsatz

● Die erste Lieferung moderner Dieselloks der Siemens-Baureihe 2016 erfolgte im Januar 2002. Inzwischen sind drei Maschinen, 2016.001, 002 und 003, in Wiener Neustadt eingetroffen. Nach den Abnahmeprobefahrten mit einer Höchstgeschwindigkeit von 155 km/h und der Beendigung der ersten Personalschulungen konnte bereits Anfang März der Planbetrieb aufgenommen werden. So wird nun das Eilzugpaar 2701/2718 „Thermenlandexpress" zwischen Wiener Neustadt und Graz über die Wechselstrecke planmäßig mit einer Lok der Reihe 2016 geführt. Demnächst folgen auch Güterzüge.



Foto: Haslebner

Lok 2016 002 mit Zug E 2718 in Laßnitzhöhe am 13. März 2002. Der Planeinsatz ermöglicht es, sich an das Aussehen der modernen Siemens-Diesellok zu gewöhnen.

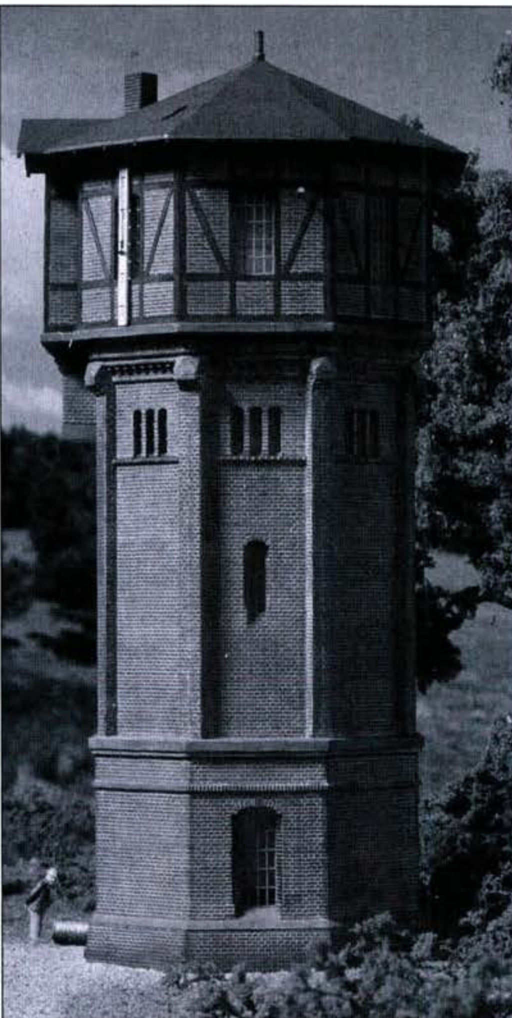
Foto: Jürgens



Nur an manchen Tagen im Monat verkehrt der D-Zug 2012 von Berlin-Zoo nach Heringsdorf auf Usedom. Eingesetzt werden Cottbuser Triebwagen der Baureihe 624, die erst vor wenigen Monaten dorthin umbeheimatet wurden. Die gut vierstündige Fahrt führt über Bernau, Eberswalde, Züssow, Wolgast und Zinnowitz ins Seebad Heringsdorf. Abends fährt der Zug als D 2013 wieder zurück nach Berlin.

ACHTUNG:

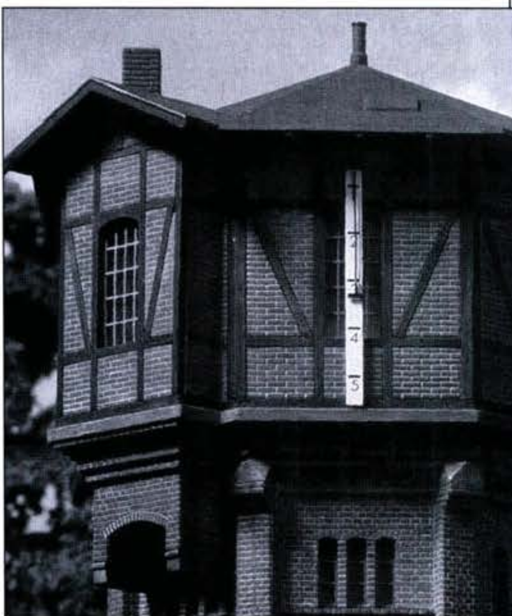
Letztmalige Neuauflage der ex-B&K-H0-Wassertürme



Leider sind die Wassertürme seit geraumer Zeit vergriffen, zahlreiche Bestellungen konnten nicht mehr ausgeliefert werden. Da aber immer noch Nachfrage besteht, haben wir uns entschlossen, die Formen (zumindest provizorisch) nochmals aufzuarbeiten und die Wassertürme noch ein letztes Mal aufzulegen. Vorausgesetzt allerdings, es gehen genügend Vorbestellungen ein, um die Neuauflage überhaupt finanzieren zu können.

Nutzen Sie diese letzte Bestellmöglichkeit!

Sichern Sie sich durch rechtzeitige Vorbestellung IHR Wasserturm-Modell!



Folgende Bausatzvarianten bieten wir letzt- und teilweise auch nur einmalig an:
33.016 Wasserturm Fachwerk rot, **33.016.1** Wasserturm Fachwerk ocker
33.017 Wasserturm Holzverkleidung ocker, **33.017.1** Wasserturm Holzverkleidung rot
33.019 Wasserturm mit verputzen Mauerwerksausschnitten im Fachwerk rot
33.019.1 Wasserturm mit verputzen Mauerwerksausschnitten im Fachwerk ocker
Der Preis für einen Wasserturm beträgt einheitlich für alle Varianten 58,85 EUR

Bitte senden Sie Ihre Bestellung an unsere Anschrift in Schwäbisch Hall oder faxen Sie ganz einfach an:

Fax : 07 91- 4 16 51

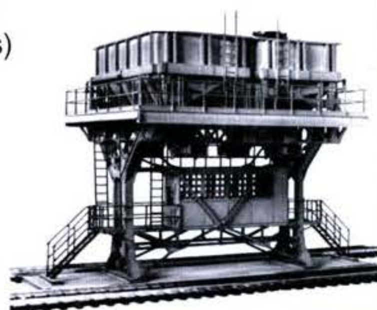
Bitte geben Sie dabei Ihren Zahlungswunsch an: Per Vorausrechnung (zuzüglich 4,50 Eur als Versandkostenanteil für Porto), **per Scheck** (zuzüglich 4,50 Eur als Versandkostenanteil für Porto) **oder per Nachnahme** (zuzüglich 11,00 Eur Versandkostenanteil für Nachnahmepaket). Alle Bausätze ohne Zubehör (z.B. Lokomotiven, Gleise, Drehscheibe usw.) **Irrtum vorbehalten.**

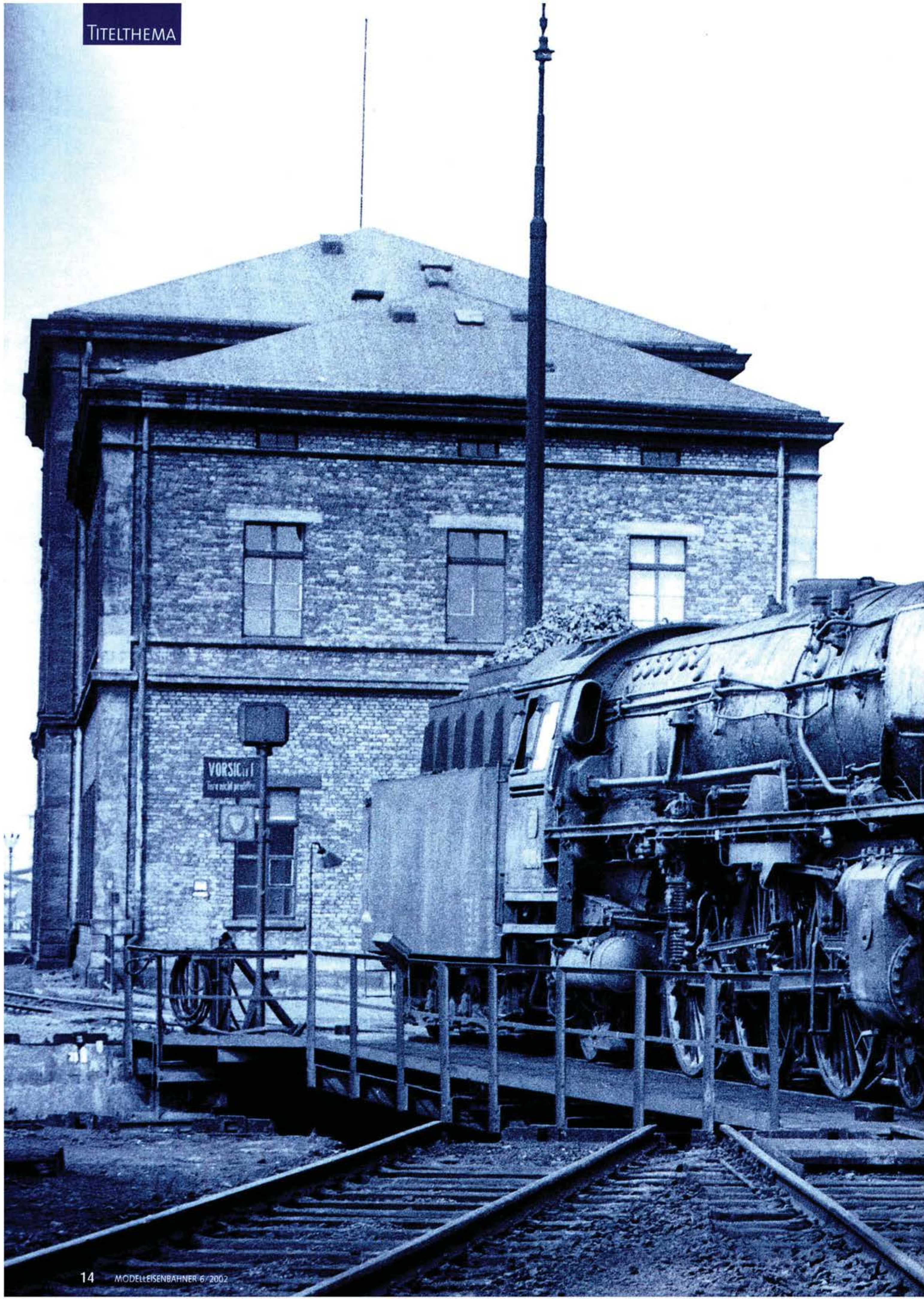
BOHEMIA-MODELL
Postfach 11 04 04, D-74507 Schwäbisch Hall

In geringen Stückzahlen noch lieferbar:



33.001 Großbekohlungsanlage (DR-Einheitsbauart, Foto rechts)
33.018.1 Reichsbahn-Ringlokschuppen Düsseldorf-Abstellbahnhof 5ständiger Komplettbausatz
33.018.ff verschiedene Ergänzungsbausätze (auch Bausatz 33.018.7, zehnständiger Sparpack)





An Stelle der Drehscheibe und der beiden Rundlokschuppen steht seit 1975 die neue Halle. Das rechte Foto wurde in Richtung Süden, 001 187 im Jahre 1972 nach Norden schauend, geschossen.



Foto: DB Regio Zweigniederlassung Hof

Hof halten

Die Vielfalt der Triebfahrzeuge prägte Hof mehr als ein Jahrhundert. Seit 1992 darf das Bw der oberfränkischen Stadt als Metropole der Neigetechnik gelten und wird weiter ausgebaut.

Foto: B. Wollny

Hof halten? Ja, wenn es sich um das Bahnbetriebswerk, oder „DB Regio Produktionsstandort Hof", wie es heute heißt, handelt. Dessen Leiter Uwe Domke betont: „Die DB AG hält nicht nur am Standort fest, sondern baut ihn weiter aus. Die derzeit laufenden Investitionen in die Infrastruktur werden in den nächsten Jahren ein Gesamtvolumen von 3,5 Millionen Euro erreichen."

Eisenbahnfreunde interessieren sich natürlich eher für die im Bahnbetriebswerk (Bw) Hof haltenden Fahrzeuge. Als zeitweilig letztes Bw vor der Landesgrenze gab es immer wieder interessante Triebfahrzeuge zu bewundern. Und das schon seit dem 19. Jahrhundert.

Erste Überlegungen zum Bau der späteren Ludwig-Süd-Nord-Bahn gab es bereits 1838. 1841 dann schlossen das Königreich Bayern, das Königreich Sachsen und das Herzogtum Sachsen-Altenburg einen Staatsvertrag, der den Bau einer Verbindung zwischen Nürnberg und Leipzig vorsah. Als Treffpunkt der Staatsbahnen wurde Hof auserkoren, das in der Nähe der Staatsgrenze zwischen Bayern und Sachsen lag. Zehn Jahre später rollte der Verkehr bereits über die Göltschtal- und die Elstertalbrücke. Zur Belieferung der nordbayerischen Textil- und Porzellanindustrie mit Kohle baute die Stadt Hof auf eigene Kosten 1865 die Strecke ins österreichungarische Eger. Durch die Fichtelgebirgsbahn wurde Nürnberg ab 1878 auch über Marktredwitz angebunden. Damals lag der Hofer Kopfbahnhof mit der Zollhalle noch am Hallplatz und drohte angesichts des stetig steigenden Verkehrs in den 60er-Jahren des 19. Jahrhunderts aus den Nähten zu platzen. Das Platzproblem löste man, indem vor den Toren der Stadt ein Arreal für den Neubau eines Durchgangsbahnhofs und eines sächsischen Bahnbetriebswerks (Bw) im Norden und eines bayerischen Bw im Süden bereitgestellt wurde. Beide Staatsbahnen errichteten je zwei Rundlokschuppen.

Ob Sachsen, Bayern oder Einheitsloks: Hier trafen sich alle

Bis zum Zusammenschluss beider Bw zum Bw Hof der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft DRG im Jahre 1924 wendeten alle auf der Süd-Nord-Bahn verkehrenden Loks der beiden Staatsbahnen in Hof. Doch nicht nur große Hauptbahn-Dampfer waren in Hof daheim oder zu Gast, sondern auch die berühmten bayerischen Glaskasten, die auf den im Bezirk Hof angesiedelten Lokalbahnen rollten. Dass sich zeitweise eine illustre Lokomotivsammlung im Bw fand, liegt in den wechselnden politischen Situationen begründet. Bis 1924 die sächsisch-bayerische Eisenbahn-Grenze mit Lokwechsel-

Foto: G. Puchta

89 883, die letzte bayerische R3/3 der Nachbauserie, dämmerte im Juli 1964 abgestellt der Ausmusterung entgegen, die im Dezember erfolgte.

Zeichnung: DB, geändert vom Verfasser

Die rot eingezeichneten Einrichtungen zeigen ungefähr die Lage von Lokschuppen und Kohlenbunker des früheren bayerischen Bahnbetriebswerks.

Foto: H. Stemmler

Das Bild von 1971 zeigt 01 und V 100 friedlich vereint. Außerdem ist es eine Hommage an den Diesellok-Klassiker, der im April 2002 Abschied nahm.

station, war Hof bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs ein wichtiger Halt der Fern-Züge zwischen den Metropolen München und Dresden. Auch von München nach Breslau fuhr man über Hof. So standen dort bayerische 54 neben sächsischen 19 und preußische 38 neben Einheitsloks der Baureihen 01 und 02. Letztere wurden in zehn Exemplaren als Vierzylinder-Verbundloks gebaut, ab 1930 allesamt in Hof stationiert und 1942 in Zweizylinder-Loks analog zur 01 umgebaut. Nach 1945 lag Hof wiederum an einer Grenze, diesmal an der zwischen Bundesrepublik und DDR. Der Zugverkehr nach Norden war gekappt und Hof wieder einmal Wendepunkt. An dieser Funktion änderte sich bis zur Wende 1989 nichts. Eisenbahnfreunde konnten beispielsweise die Dampfloks der DR-Baureihe 22 oder die Dieselloks der Reihen 118 und 132 recht ungestört in Augenschein nehmen. 1989, als die 22 schon längst Geschichte war, wurden die Züge mit den ausreisewilligen DDR-Bürgern aus der Prager Botschaft über die oberfränkische Stadt geführt. Nach der Wiedervereinigung nahm die Zahl der Züge und deren Länge erheblich zu, ebenso die der durchlaufenden Triebfahrzeuge.

Untrennbar mit dem Bw Hof verknüpft ist die schiefe Ebene. Ältere Eisenbahnfans werden angesichts dieses Namens vielleicht vor ihrem geistigen Auge schwer arbeitende 01 mit Schnellzügen vorüberziehen sehen. Wer mehr über die be- →



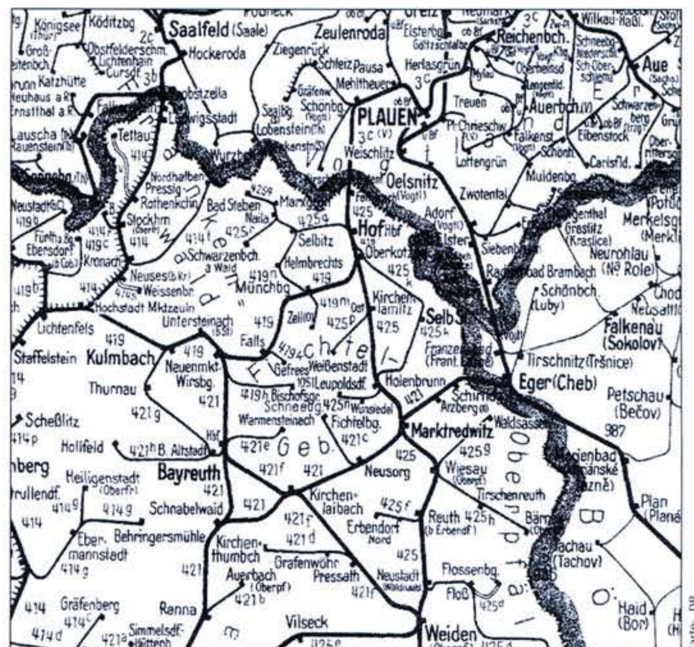
Foto: Frickel

612 593 erhält Einfahrt in die hochmoderne Waschstraße, die im ehemals sächsischen Bw-Teil steht.

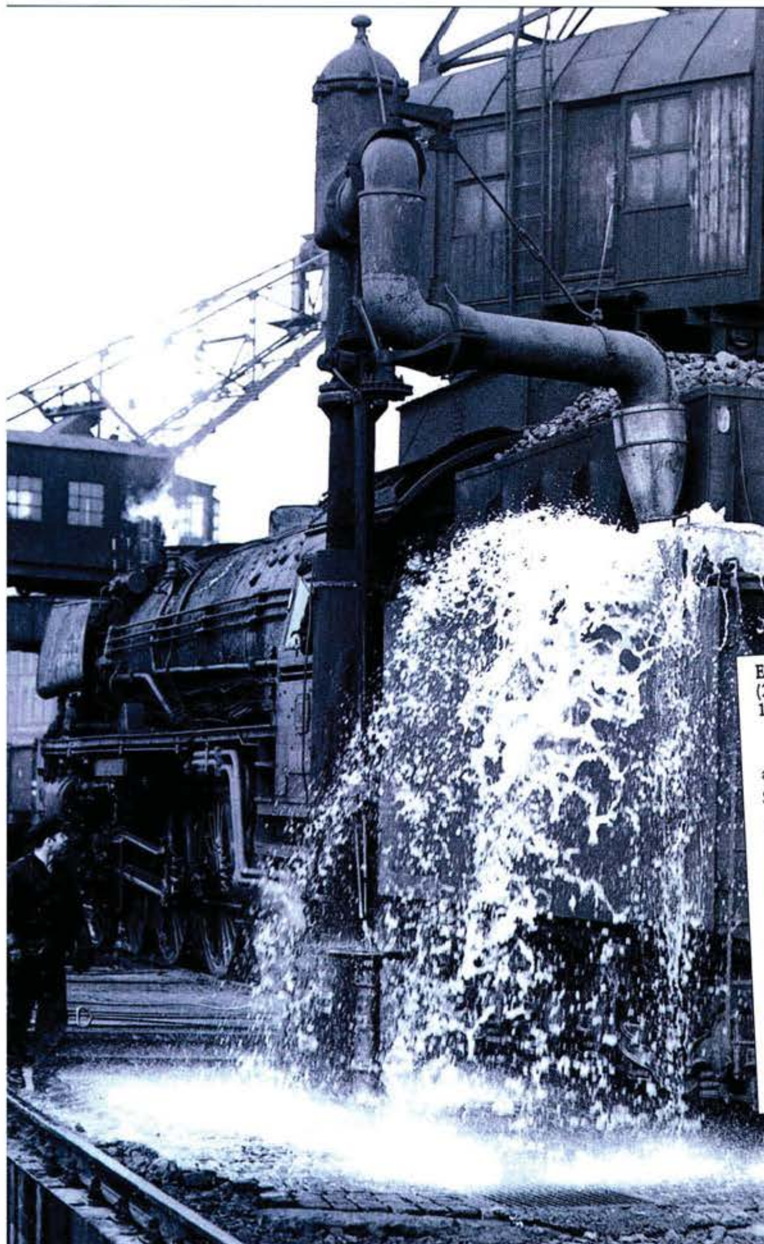
rühmte 7,6 Kilometer lange Rampe zwischen Neuenmarkt-Wirsberg und Marktschorgast wissen möchte, dem sei das Heft 3/2002 des MODELLEISENBAHNER ans Herz gelegt. Doch Hof war nicht nur Auslauf-Bw für die 01, sondern auch für den Diesellokklassiker 211. Bis 2001 hielt sich die Baureihe in Oberfranken, zuletzt auf den Strecken Nürnberg-Nordost – Gräfenberg und Hof – Bad Steben. Dass die Loks so lange durchhielten, ist auch der guten Pflege durch das Bw-Personal und die ortsansässige BSW-Gruppe zu verdanken. Nach Abzug der letzten beiden 213 (siehe auch Bahnwelt aktuell, Seite 4) steht der Gruppe nun ein VT 772, eine Ferkeltaxe also, für Sonderfahrten zur Verfügung.

Das heutige Bw befindet sich südlich des Bahnhofs. Im Vergleich zu den umfangreichen Behandlungsanlagen in der Dampflokzeit wirkt das Gelände heute sehr übersichtlich und aufgeräumt. Genau an der Stelle der beiden bayerischen Rundlokschuppen steht die Wartungshalle für die Hofer Triebfahrzeuge. Eine Besonderheit des seit 1975 in dieser Form bebauten Geländes sind die beidseitig befahrbaren Wartungshallengleise mit Streckenanschluss, die etwaige Rangierarbeiten mit defekten Fahrzeugen weitgehend vermeiden helfen. Derzeit mischen sich noch zwei Lokomotiven unter die Triebwagen. Doch die Tage der 218, die im Winter für die Traktion des Schneepflugs zuständig war, sind gezählt. Seit Mai 2002 ist die Werkslok, eine bestens gepflegte beige-ozeanblaue Köf III, die den Verschub der ebenfalls in Hof gewarteten Inter-Frigo-Kühlwagen übernimmt, einzige Lokomotive in Hof.

Natürlich blieb die Konzentration auf Triebwagen nicht ohne Folgen für das Personal. Die frei werdenden Rangierer wurden intern zu Umtriebslokführern umgeschult. Diese haben die Aufgaben, den werkinternen Verschub und die Bereitstellung der Fahrzeuge am



Die Karte von 1959 zeigt auch diverse heute stillgelegte Bahnlinien wie Naila – Schwarzenbach, Münchberg – Zell oder Wiesau – Waldsassen.



Der Tender einer Neubaukessel-01 nimmt im Oktober 1972 ein Vollbad. Links neben dem Windleitblech erkennt man die alte Lokleitung.

ZPBR (1983): Archiv Frickel

E 2454 (2858) 1. 2. — Hof (15.36)–Bamberg–Würzburg–Stuttgart (21.49)
)♯(* 102% 200 t, ab Bamberg 250 t

	♠ ab Hof u Würzburg		3416	14281	22859
a)	Bn	Bamberg–Würzburg	2453	850	29077
S	Bm	" –Stuttgart	"	"	"
	Bm	" "	–	5785	9496
Bd Sa	Goss-uv	Hof–Bamberg (–Nür)	2451	3641 / 2451	22502
	Bm	" –Stuttgart(–Tüb)			
		" " (")	"	"	"
b)	1) Bm	" " (")	"	"	"
	ABm	" " (")	"	"	"
	Dm	" –Würzburg	3607	3639	22869
Sa	Bn	" "	"	"	"
	Bn	" "	5950	14281	916
W [Sa]	Postmrz		51601		
			3064	2359	720
W [Sa]	Postmr	Würzburg–Heilbronn(–Stg)			
	♣ ab Bamberg				

a) S, auch 6.I., nicht 25., 26.XII., 4.IV.,
b) vS bis Stuttgart, sonst bis Tübingen

1) Abt 2 u 10

E 2063 2. — Hof (9.26)–Gutenfürst (9.39/55)–Plauen (10.27)
95% 150 t

Sa+So, sowie 31.V., 23., 24., 30., 31.XII., 31.III., 1., 4.IV., 23.V.

By	261	Hof–Plauen	32063	2066	DR
By	262	" "	"	"	"

Wie der Reihungsplan für E 2454 beweist, war die Post 1983 noch Bahnkundin. E 2063 lief als kleiner Grenzverkehr mit 132, 118 oder 110 der DR.

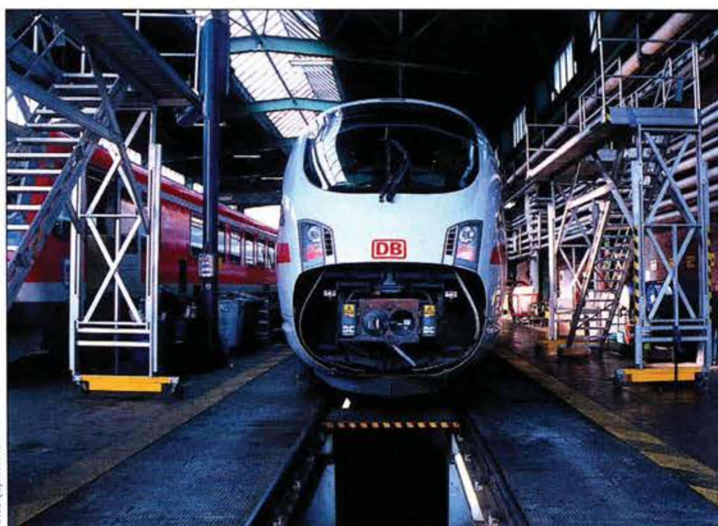
Foto: H. Stemmler

Die schwarzen Riesen und wabernder Dampf verbreiten im rußigen Lokschuppen eine mystische Stimmung.

Bahnhof zu übernehmen. Auch Zugtechniker bildet das Werk aus. Diese kommen in den neuen Garnituren auch zu Streckeneinsätzen. Zeitweise fahren sie auf den neuen Prestige-Zügen, den ICE-TD, mit, um Probleme im Einsatz auszumachen und diese nach Möglichkeit sofort zu beseitigen. Deren Route von Nürnberg über die Wagnerstadt Bayreuth nach Hof weist zwischen Schnabelwald und Stammbach einen eingleisigen Abschnitt auf, weshalb ein flügellahmer ICE den gesamten Fahrplan durcheinander wirbelt. Dazu muss man wissen, dass die Neigetechnik normalerweise bereits zwischen Nürnberg und Hof einen Zeitgewinn von zwölf Minuten bewirkt. Nach Änderungen der Software des ICE gehören solche Probleme aber weitgehend der Vergangenheit an. Gerade die Flügelung der Regionalexpress-612 aus Marktredwitz beziehungsweise Hof und Bayreuth, die gemeinsam dann nach Nürnberg fahren, bedingt natürlich Pünktlichkeit. „Um die Jahreswende 2001/2002 war's allerdings schwierig", sagt Uwe Domke, „denn wegen des vielen Schnees haben wir vorsorglich die Neigetechnik abgeschaltet. DB Netz hat für die Freihaltung des Fahrweges zu sorgen, die Loks für Schneepflug und -frä- →



Wartung heute: Jörg Meisel, Teamleiter Werkstatt in Hof, führt in der hellen Halle eine Ultraschallprüfung der Hohlwelle an einem ICE TD durch.



Fotos (2): Frickel

Mächtig weit reißt der 605 seine Bugklappe auf, hinter der die Scharfenbergkupplung zum Vorschein kommt. Links daneben steht mit dem 628 ein Regio-Zug.

se sowie das Personal stellten aber wir, respektive DB Regio." Nach diesen Erfahrungen wird der Schneepflug umgebaut: Die Höhe über Schienenoberkante des Räumschilds reduziert sich von acht auf vier Zentimeter. Mit der restlichen auf den Schienen verbleibenden weißen Pracht sollten die Nei-Tech-Züge dann besser zurecht kommen, hofft Uwe Domke. Nach den Einbrüchen im Winter bewegt sich die Pünktlichkeit der 605 mittlerweile bei über 80 Prozent.

Der eigentliche Schwerpunkt der Wartungsarbeiten des Werks liegt mit den konventionellen 628 und den Nei-Tech-612 natürlich auf den Fahrzeugen des Nahverkehrs. Die Zuteilung vieler 612 nach Hof kommt nicht von ungefähr, konnten die Mitarbeiter doch bereits seit 1992 bei den 610 Erfahrungen mit der Neigetechnik sammeln. Damals gab es die getrennten Geschäftsbereiche Werke und Traktion, die die Konzernleitung sechs Jahre später zusammenlegte und DB Regio zuordnete. Im Jahre 2001 wurde die Bereitstellungsleitung dem Betrieb übergeben. Diese Einrichtung entspricht der früheren Lokleitung, allerdings mit erheblich erweitertem Aufgabenbereich. So koordiniert die Bereitstellungsleitung den Wagenuntersuchungsdienst, sämtliche Reinigungsarbeiten, bis hin zur Bereitstellung von Zug und dessen Service-Personal.

Für die Wartung der neuen Nei-Tech-Züge stellen Siemens und Adtranz-Bombardier vor Ort Serviceteams, die das Wartungspersonal einarbeiten. Bis auf die Ultraschallprüfung der Radscheiben, für die die Züge in den Betriebshof ihres Eigentümers Reise & Touristik nach München überführt werden, können alle Instandhaltungsarbeiten in Hof durchgeführt werden. In der Wagenhalle wird der Unterschied zur Dampflokzeit am deutlichsten. Durch die Oberlichter fällt reichlich Licht auf



Foto: G. Puchta

Mut, Bangen, Freude: Nach mehrwöchigem Aufenthalt in der Prager Botschaft der BRD freuen sich die ausgereisten DDR-Bürger nach der bedrückenden Fahrt über das Gebiet ihrer ehemaligen Heimat, dass der pikanterweise aus DR-Fahrzeugen bestehende Zug bundesdeutsches Gebiet erreicht hat. 132 643 rolt mit dem letzten Prager Zug am 5. Oktober 1989 in den Hofer Hauptbahnhof.

Foto: W. Bügel

In Hof stand eine von drei bayerischen Großbekohlungsanlagen. Nur hier gab es die Tenderloks der Baureihe 86 mit Anbau-Schneepflug.

Stationierung Triebfahrzeuge

	1971	1973	1974
01 Altbauk. 7	7	1z	-
01 Neubauk.	14	6	-
50	9	19+1z	18+2z
78	1z	-	-
86	4	13	1+1z
211	15	n.bek.	n.bek.
260	10	n.bek.	n.bek.

Stationierung Triebfahrzeuge

	1985	1993	2002
211	71	51	-
212	-	-	-
323	2+1z	2	-
332	1	2	-
333	1	1	-
260/261/360	29	12	-
365	-	8	-
605	-	-	20
628	-	18	28
612	-	-	21
796	-	1+3z	-
798	23+2z	-	-

Am 4. Januar 1965 brachte 22 031 den D 145 München–Dresden nach Hof. Die Lok hatte hier Feierabend und rollte bis zur Rückfahrt ins Bw.

Foto: Dipl.-Ing. H. Stemmler

den hellbeige gestrichenen Beton, der gegenüber dem schmutzigen Boden im mystisch-dämmrigen Rundlokschuppen fast Krankenhaus-Atmosphäre hervorruft. Wichtigstes Werkzeug bei der Wartung der High-Tech-Fahrzeuge ist der Computer. Kurz nachdem ein Triebwagen für Arbeiten im Innenraum in der Halle zum Stillstand gekommen ist, legen fleißige Hände zur Schonung des Teppichbodens zunächst die Gänge im Fahrzeug mit Abdeckpapier aus. Erst dann dürfen die Techniker ihre Laptops anschließen und die Systeme checken. Von den 351 Beschäftigten der Regionalniederlassung arbeiten 85 in der Hofer Werkstatt. 82 arbeiten in Bayreuth.

Stationierung Triebfahrzeuge 1936

01	1
02	10
18 (bay. S3/6)	6
38 (pr. P8)	10
39	1
54 (bay. G 3/4)	18
57 (pr. G10)	4
58 (pr. G12)	21
64	7
81	1
86	6
89 (bay. R3/3)	10
91 (pr. T9)	1
98 (div. Bauarten)	12

Die Hofer Lokführer sind mit den neuen Fahrzeugen sehr zufrieden. Kein Vergleich mit den Arbeitsplätzen auf der V 100 oder im Silberling-Steuerwagen, wie sie betonen. „Auch die Fahrgäste loben den Komfort der neuen Züge", sagt Uwe Domke mit sichtlichem Stolz in der Stimme, „gerade wenn man eineinhalb Stunden von Hof nach Nürnberg unterwegs ist, weiß man das zu schätzen." Zur Bordausstattung jedes Zuges gehören Kotztüten, offiziell Airsickness-Bags genannt, doch zumeist kommen auch empfindliche Naturen lediglich mit einem unguten Gefühl in der Magengegend davon. Im ICE TD ist das Abteil direkt hinter dem Triebwagenführer attraktiv, weil es Streckensicht nach vorne bietet.



Blick vom Bahnhof aus auf den nördlichen der beiden bayerischen Schuppen. Am 30. September 1969 war eine 217 zu Gast.

Foto: D. Hruza

Die Mitte-Deutschland-Verbindung von München über Ingolstadt und Nürnberg nach Berlin ist seit April Kanzler-Sache, und dieser will den Weiterbau forcieren. Die fertige Neubaustrecke ermöglicht sicher eine schnellere Verbindung nach Dresden, eine notwendige Beschleunigung des Nahverkehrs bringt sie indes nicht. Diese wird aber beispielsweise durch die Ertüchtigung der Strecke Regensburg – Hof für den Einsatz von Nei-Tech-Zügen von DB Regio erreicht. *Jochen Frickel*

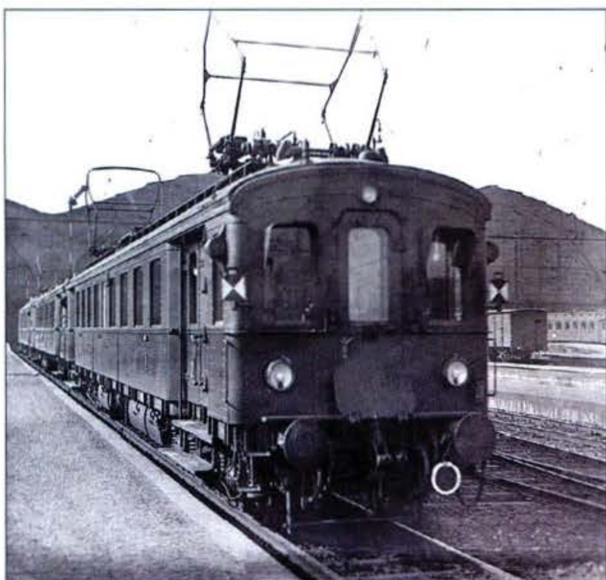


Foto: RBD-Archiv Halle

Städteschnellverbindung Halle – Leipzig schon seit 1928: Der ET 41, hier eine Garnitur im Hbf Leipzig, brauchte 1935 exakt 29 Minuten.



Bald Historie? Die Regionalbahn mit 143 066-9 hat im Sommer 2001 gerade Schkeuditz Richtung Halle verlassen.

Fotos (3): Rainer Schaefer

Maulwurfs-Haufen

Nach dem feierlichen Baubeginn anno 1997 in Leipzig, alsbald wegen fehlender Finanzen eingestellt, nun der zweite Anlauf: Neubau der S-Bahn startete in Halle.

Max Maulwurf ist immer dabei: Das mannsgroße Maskottchen als Sympathieträger – Neudeutsch: Kommunikationsfigur – wird's schon richten, dass der neuerliche Baubeginn der S-Bahnstrecke Halle – Leipzig bis Dezember 2004 zum Erfolg führt.

„Jetzt geht's richtig los", ließ denn auch Jörg Bönisch, DB-Pressesprecher für Sachsen-Anhalt und Thüringen, keinen Zweifel an der Ernsthaftigkeit der Bemühungen aller Beteiligten: Binnen 34 Monaten sollen moderne S-Bahn-Elektrozüge der Baureihen 423 oder 425 den traditionsreichen Städte-Schnellverkehr zwischen Halle und Leipzig in eine neue Dimension fahren.

Das Startsignal gaben am 19. März 2002 Sachsen-Anhalts Ministerpräsident Dr. Reinhard Höppner, Halles Oberbürgermeisterin Ingrid Häußler und Leipzigs Oberbürgermeister Wolfgang Tiefensee. Wie sich das im Bahn- und vor allem im Tunnelbau gehört, ließ das Trio im Gleisvorfeld des Hallenser Bahnhofs das Signalhorn ertönen. Dort entsteht bis Anfang 2004 ein 20 Millionen Euro teures, rund 200 Meter langes Tunnelbauwerk, damit die künftige S-Bahn die stark befahrenen Streckengleise Richtung Erfurt und Kassel niveaufrei kreuzen kann.

Ministerpräsident Höppner würdigte den S-Bahn-Neubau zwischen Sachsen-Anhalt und Sachsen als länderübergreifenden Meilenstein und wichtigen „Fortschritt für den öffentlichen Personennahverkehr" in der Region. Sodann setzte Anhalts Landesvater für den allerersten Aushub symbolisch den Bagger in Gang. Beifall der Festgäste brandete auf. An der Feier nahmen unter anderen Stephan Hilsberg,



Das Startsignal: Leipzigs Oberbürgermeister Wolfgang Tiefensee, Max Maulwurf, Ministerpräsident Dr. Reinhard Höppner und Halles Oberbürgermeisterin Ingrid Häußler.



Neues Überwerfungsbauwerk bei Gröbers: Der projektierte Bahnknoten für Nah- und Fernverkehr nimmt schon Gestalt an.

Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Dr. Gerlinde Kuppe, Sachsen-Anhalts Ministerin für Arbeit, Frauen und Gesundheit, Professor Wolfgang Zeller,

Millionenschweres Projekt wohl das Aus für Schkeuditzer Tram

Staatssekretär im sächsischen Ministerium für Wirtschaft und Arbeit, Siegfried Knüpfer, Geschäftsführer der für Planung und Bauausführung verantwortlichen DB-Tochtergesellschaft Projekt Verkehrsbau, die DB-Konzernbevollmächtigten Jobst Paul (Sachsen-Anhalt) und Hans-Jürgen Lücking (Sachsen) sowie DB-Netz-Vorstandsmitglied Stefan Garber teil.

Die insgesamt 33,1 Kilometer lange S-Bahn-Trasse soll inklusive 34 Brücken nach derzeitigem Stand 231 Millionen Euro kosten. Komplett neu gebaut werden 7,2 Kilometer eingleisige Strecke und 13,5 Kilometer zweigleisige Begegnungsabschnitte. Vorhandene Gleisanlagen werden auf 12,4 Kilometern ertüchtigt. Mit der Trassenführung im Leipziger Stadtgebiet auf der zuletzt nur noch für den Güterverkehr genutzten Strecke erfährt übrigens die historische Linienführung der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn (MLE) eine Wiederbelebung.

Das Projekt, so Jörg Bönisch, „ist eingebunden in eine Gesamtkonzeption zur Verbesserung der Qualität des ÖPNV im Ballungsraum Halle-Leipzig." Einschließlich der beiden Hauptbahnhöfe soll die S-Bahn insgesamt 13 Haltepunkte, zum Teil ebenfalls komplette Neubauten, bedienen und im 30- beziehungsweise 20-Minuten-Takt bei einem Höchsttempo von 120 km/h und einer Fahrzeit von 30 Minuten verkehren.

Kritiker monieren unter anderem, dass der Flughafenbahnhof Halle-Leipzig links liegen gelassen wird. In Schkeuditz befürchtet man zudem das Aus für die Straßenbahn in die Messestadt. *Karlheinz Haucke*

Trotz 13 Zwischenhalten soll die S-Bahn für die 33,1 Kilometer lange Strecke Halle – Leipzig nur noch 30 Minuten benötigen.



GREENCARD
FÜR EINEN KLASSIKER

SBB-Cargo rüstet sich mit für Deutschland umgebauten Maschinen der Reihe Re 4/4 II für den immer härter umkämpften Güterverkehrsmarkt.

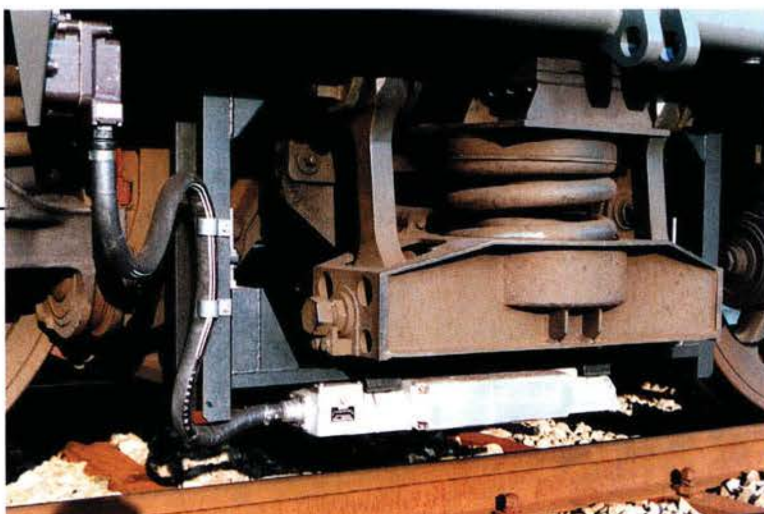
Seit Ende Februar 2002 absolvieren die ersten brandneuen Cargo-Lokomotiven des SBB-Typs Re 482 (Basis DB-Baureihe 185) Probe- und Messfahrten in der Schweiz. Und seit Anfang März 2002 steht die erste, ebenfalls im aktuellen blau-roten SBB-Cargo-Anstrich gehaltene Re 4/4 II im Einsatz. Die Maschine fährt allerdings nicht mehr als Re 4/4 11397, sondern als Re 421 397-1 durch die Gegend. Wichtiger als diese Äusserlichkeiten ist jedoch, dass das Triebfahrzeug als erstes seiner Serie alle Einrichtungen aufweist, die notwendig sind, damit es ohne geografische Einschränkungen regelmäßig auch auf Gleisen der Deutschen Bahn AG Dienst verrichten kann und darf.

Ein Stromabnehmer für die DB, ein Stromabnehmer für die SBB: Andere äußerliche Anzeichen für die DB-AG-Tauglichkeit der Re 421 397-1 sind allerdings nicht auf den ersten Blick auszumachen. Erst recht dann nicht, wenn der für Deutschland bestimmte Stromabnehmer in gesenkter Position auf dem Dach ruht. Ist er hingegen angehoben, sticht sofort die mit 1950 Millimetern deutlich breitere Wippe ins Auge (SBB: 1450 Millimeter). Zudem weicht die Konstruktion des Stromabnehmers vom gegenüberliegenden Exemplar ab: Bei der DB-AG-tauglichen Version handelt es sich um den





Trotz der aufgemalten neuen Bezeichnung Re 421 trägt die Lokomotive weiterhin ihre Schilder mit der alten Typenbezeichnung Re 4/4II!



Beide Drehgestelle tragen auf einer Seite, zwischen den beiden Rädern, die deutsche Zugsicherung.

Die erste uneingeschränkt in Deutschland einsetzbare Lok der SBB, Re 421 397-1, am 6. März 2002 im Depot Basel.

Einholm-Stromabnehmer Typ WBL 85 der Firma Schunk. Im Einsatz steht er normalerweise auf den Re 460, den Re 465 (BLS), den ETR 470 (SBB-Pendolino) sowie den RABDe 500 (InterCity-Neigezug, ICN) in der Schweiz natürlich mit entsprechend schmalerer Wippe. Zugelassen ist der über dem Führerstand 1 sitzende Stromabnehmer in Deutschland für 120 km/h. Der andere Einholm-Stromabnehmer gehört zum Typ Esa D22-2500 der ehemaligen Firma Brown Boveri & Cie. (BBC) und ist in der Schweiz für 140 km/h zugelassen. Montiert ist er über dem Führerstand 2.

Wer sich die Mühe macht, nicht nur den Dachbereich der Lokomotive näher anzuschauen, stößt auch hier auf Elemente, die man bis dahin bei den Re 4/4II vergeblich gesucht hat: So tragen beide Drehgestelle auf einer Seite, zwischen den beiden Treibrädern, die deutsche Zugsicherung, erkennbar an einem hellen, metallischen Balken. Im Einvernehmen mit DB Netz und dem deutschen Eisenbahn-Bundesamt (EBA) wurde hingegen auf zusätzliche, auf die feste Fahrbahn gerichtete Kontrolleinrichtungen wie Magnete, Antennen und ähnliches verzichtet.

Aber auch im Führerstand deutet einiges darauf hin, dass die Re 421 397-1 keine gewöhnliche Re 4/4II mehr ist. Am →

EBA 01A18A 001

Die Greencard für DB Netz: Ein Segen des Eisenbahnbundesamtes ermöglicht den Schweizern Fahrten nach Deutschland.

Umbaukandidaten

Re6/6, Re460, Ae6/6 und Re482 in Deutschland?

Die Frage liegt natürlich in der Luft, ob neben der Re421397-1 weitere Lokomotiven von SBB-Cargo an den Einsatz in Deutschland angepasst werden und wenn ja, welche. Die Antwort lautet folgendermaßen:

- **Re 4/4 II: Vorgesehen ist, dass die Nr. 11371 bis 11397 umgerüstet werden und zwar gemäß den stückzahlmäßigen Bedürfnissen des Cargo-Marktes. Als Muster gilt der Umbau-Prototyp Re421397-1, ex Re4/4 II 11397.**
- **Re6/6: Keine Anpassung geplant. Die extrem zugkräftigen Re6/6 werden primär auf der Gotthard-Linie und nicht im grenzüberschreitenden Zubringerdienst benötigt.**
- **Re460: Keine Anpassung geplant. Die maximal 230 km/h schnellen Maschinen sollen hauptsächlich im innerschweizerischen Reisezugverkehr eingesetzt werden.**
- **Ae6/6: Keine Anpassung geplant. Die Ae6/6 gilt inzwischen als ältester, regelmäßig im Streckendienst eingesetzter SBB-Lokomotivtyp und verdient ihr Gnadenbrot mittlerweile vorwiegend im Mittelland. Zudem sei die Vermutung erlaubt, dass das deutsche Eisenbahn-Bundesamt den SBB-Oldtimern gar keine grenzüberschreitende Zulassung mehr erteilen würde. Unter anderem deshalb, weil die Ae6/6 dreiachsige Drehgestelle ohne Ausgleichshebel aufweisen, und sich dadurch (dynamisch) unbestimmte Rad- und Achslasten ergeben! Denkbar ist hingegen, dass diejenigen Ae6/6, die einer größeren Reparatur wegen ohnehin einen Neuanstrich benötigen, das aktuelle Cargo-Farbkleid erhalten.**
- **Re482: Die sich derzeit in Ablieferung befindenden Cargo-Lokomotiven Re482000 bis 009 müssen nicht umgebaut werden, weil die zehn SBB-Maschinen bereits ab Fabrik voll deutschlandtauglich sind. Bis auf ganz wenige Details sind sie baugleich mit den DB-Lokomotiven der Baureihe 185.**



Alles klar: In Deutschland darf ausdrücklich nur mit 120, in der Schweiz hingegen mit 140 km/h gefahren werden.

klarsten macht das ein im Fahrplanhalter eingeklemmter Hinweis folgenden Inhalts: „Basel, 5. März 2002. An das Lokpersonal: Re 421 397. Diese Lok ist für den Betrieb auf DB-Strecken ausgerüstet. Die für das Fahren in Deutschland vorhandenen Einrichtungen dürfen in der Schweiz nicht benutzt werden. Vor jeder Inbetriebnahme muss der Länderwahlschalter im Maschinenraum (anstelle des Stromabnehmer-Wahlschalters) vor dem Öffnen der Hauptluftbehälterhähne kontrolliert und nötigenfalls in die richtige Stellung gebracht werden. Nach der Inbetriebnahme leuchtet im Führerraum die jeweilige Kontrolllampe. Die Lok wird zunächst nur in der Schweiz eingesetzt. Der Schweizer Funk und die Sicherheitseinrichtungen sind in der Stellung „CH" voll funktionstüchtig." Zudem ist in jedem Führerstand der folgende, fest montierte Hinweis angebracht: „D: V max. 120 km/h, CH: V max. 140 km/h". Nur mit einer größeren Portion Insider-Wissen hingegen erkennt der Nicht-Fachmann, dass zusätzliche, speziell für den Einsatz in Deutschland notwendige Apparaturen in den Re-421-Führerständen Einzug gehalten haben. So ist die SBB-Maschine mit einem zum DB-AG-Zugfunk voll kompatiblen Funkgerät ausgerüstet.

Zum Systemwechsel an der deutsch-schweizerischen Grenze muss die Lokomotive stehen. Anschließend muss der Lokführer den im Maschinenraum platzierten Länderwahlschalter betätigen. Damit werden die entsprechenden Sicherheitseinrichtungen und das Zugfunkgerät automatisch umgeschaltet sowie der entsprechende Stromabnehmer gehoben. Die einzige Kontrolle und Rückmeldung im Führerstand besteht aus zwei Meldelampen. Damit die Lokführer der Division SBB-Cargo sich mit den Neuheiten der Re421397-1 vertraut machen können, finden derzeit im Raum Basel Instruktionsfahrten statt. Wann die Lok regelmäßig weiter nach Norden vorstoßen, also weiträumig in Deutschland verkehren wird, stand bei Re-



Die SBB: Noch ein neuer Konkurrent für DB Cargo?

daktionsschluss allerdings noch nicht fest.

Regelmäßige Einsätze von SBB-Lokomotiven auf Gleisen der DB stellen allerdings kein völliges Novum dar. Schon seit einigen Jahrzehnten waren und sind mehrere SBB-Maschinen mit einem der deutschen Norm entsprechenden Stromabnehmer ausgerüstet, so zum Beispiel einige Exemplare der Ae 4/7, Re 4/4^{I} und Re 4/4^{II}. Antreffen konnte und kann man diese Lokomotiven planmäßig vor Zügen auf den Strecken St. Margrethen (CH) – Bregenz (A) – Lindau (D), sowie Schaffhausen (CH) – Singen (D). Sie alle verfüg(t)en jedoch nicht über die deutsche Zugsicherung, und dürfen nur mit Einschränkungen auf den erwähnten, grenznahen Strecken verkehren. Das gilt übrigens auch für die routinemäßig im Grenzraum Basel (CH)/Weil am Rhein (D) anzutreffenden Lokomotiven der SBB und der BLS Lötschbergbahn. Rollten in der Vergangenheit Maschinen des Typs Re 4/4^{II} weiter nördlich als Lindau, Singen oder Weil am Rhein über deutsche Gleise, handelte es sich deshalb jeweils um Einsätze, die im Zusammenhang mit bestimmten Forschungsprogrammen standen, oder um Lokomotiven, die auf Ausstellungen gezeigt wurden. Die allgemeine Übergangsfähigkeit der Baureihe Re 4/4^{II} auf das DB-Netz wurde von der Bundesbahndirektion Karlsruhe schon im Jahre 1985 bestätigt, damit fand dieser Schritt aber vor der am 1. Januar 1994 erfolgten Bahnreform statt. Seither ist das deutsche EBA für die Zulassung des Rollmaterials zuständig. Trotzdem Bestandsschutz gilt, leitete das EBA daraus keine netzweite Zulassung der Re 4/4^{II} für Deutschland ab.



Der Stromabnehmer über dem Führerstand 1 trägt eine deutlich breitere Wippe. Benötigt wird sie für die deutsche Fahrleitung.

Die Re 421 397-1 im Depot Basel hat ihren ersten grenzüberschreitenden Cargo-Auftrag noch vor sich.

Fotos (7): Christian Zellweger

Mit der Re 421 397-1 wird jetzt aber alles anders: Sie soll zusammen mit entsprechend umgebauten Schwestern weit nach Deutschland vorstoßen. Züge, die mit einer solchen Lok bespannt sind, passieren zukünftig den Bahnknoten Basel ohne Maschinenwechsel. Das spart Zeit und Geld.

Natürlich ist damit zu rechnen, dass im Gegenzug vermehrt auch entsprechend ausgerüstete Güterzug-Lokomotiven ausländischer Transport-Unternehmungen in der Schweiz auftauchen werden. Der liberalisierte europäische Markt wirft bereits mächtige Schatten. Die DB-AG-Baureihe 185 ist von Anfang an als Mehrfrequenzlok ausgelegt und für den grenzüberschreitenden Verkehr konstruiert worden, genau so das Siemens-Erfolgsmuster Taurus. Ob SBB-Cargo die Geister, die man gerade ruft, wieder los wird, erweist die Zukunft – aber eine Art Inselprotektionismus kann sich die kleine Schweiz auch nicht erlauben.

Christian Zellweger/al



Foto: Willi Kordes

Nuhne-Talfahrt

100 Jahre und seit einer Dekade ein Torso: Die Verbindungsstrecke vom oberen Ruhr- ins Edertal endet heute in Winterberg. Das Nuhnetal wurde zur schienenfreien Zone.

Da stehe ich nun vor dem verfüllten Winterberger Tunnel, genauer dem ersten und mit über 200 Metern längeren. Unmittelbar hinter der einstigen Bahnhofsausfahrt Richtung Züschen und Nuhnetal ragt nur noch die Portalkrone aus dem angeschütteten Boden. Ist es wirklich erst ganze zehn Jahre her, dass hier noch Schienen lagen, ein unwiderruflich letztes Mal ein Bundesbahn-Eilzug die einstige westfälische Grenzveste Hallenberg auf dem eingleisigen eisernen Weg erreichte?

Tatsächlich, an Christi Himmelfahrt, einem ausgesprochen sonnigen 28. Mai 1992, setzte 216 185-9 mit ihren vier Wagen, darunter drei waschechten Silberlingen, den Schlusspunkt unter den regulär bereits am 15. November 1966 beendeten, am 1. Dezember 1908 eröffneten schienengebundenen Personen- →



Die letzte Fahrt: 216185-9 bahnt sich zwischen Züschen und Winterberg einen Weg durch die Vegetation.

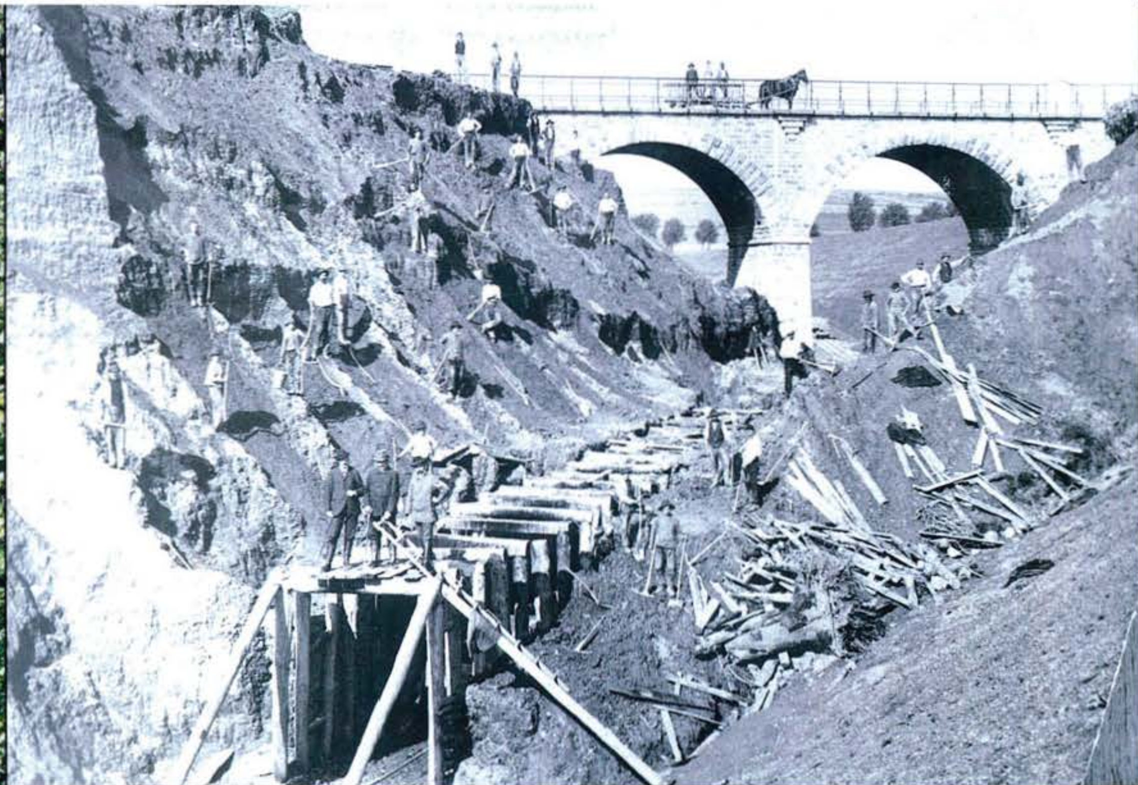
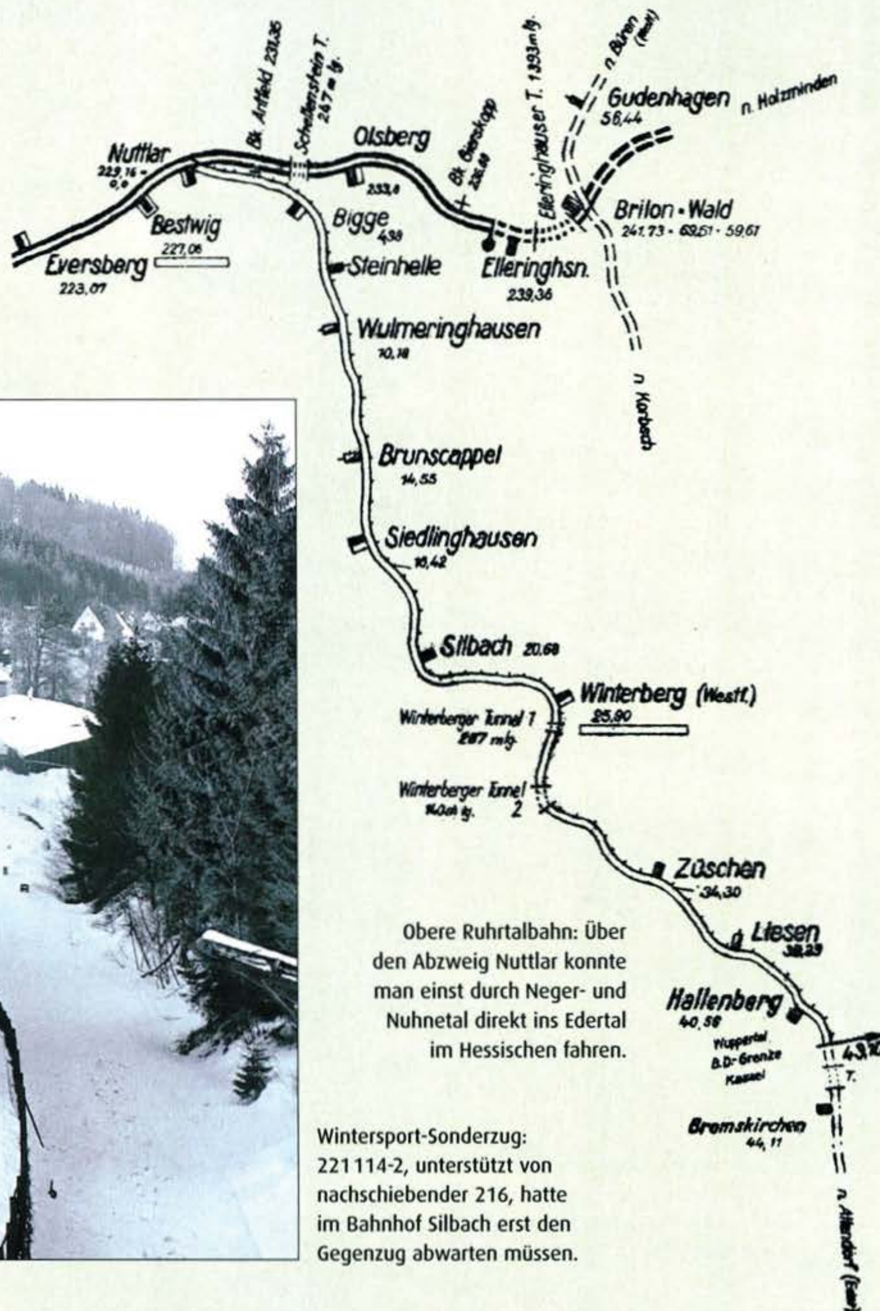


Foto: Slg. W.Kordes

Schachtanlage mit Grubenbahn: An der Lemecke-Brücke in Winterberg entstand dieses Bahnbau-Foto.

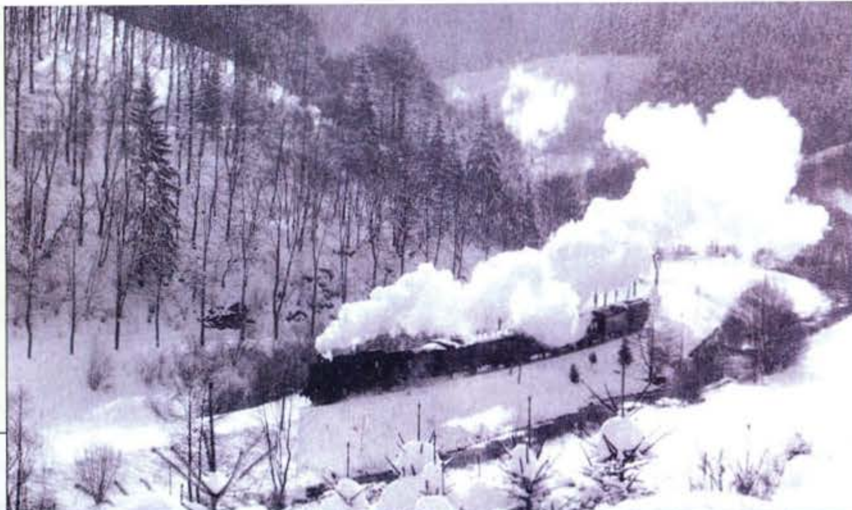


Obere Ruhrtalbahn: Über den Abzweig Nuttlar konnte man einst durch Neger- und Nuhnetal direkt ins Edertal im Hessischen fahren.



Foto: Joachim Schmidt

Wintersport-Sonderzug: 221114-2, unterstützt von nachschiebender 216, hatte im Bahnhof Silbach erst den Gegenzug abwarten müssen.



Als die Eisenbahn noch nach Plan mit Personenzügen durchs Tal der Nuhne dampfte, war Hallenberg Durchgangsstation nach Hessen,

Foto: Slg. EFS

Der Schein trügt: 1982 nutzte die Bundesbahn die Nuhnetalstrecke nur noch zum Hinterstellen von Wintersport-Sonderzügen.

Foto: Joachim Schmidt

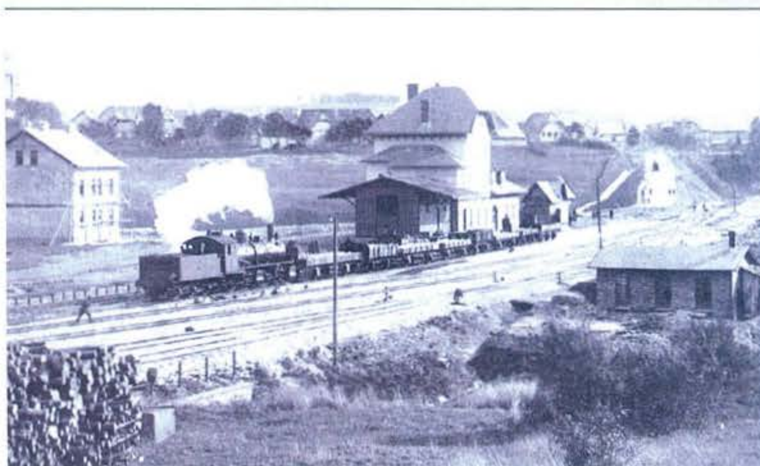


Foto: Slg. W.Kordes

1905 noch Endpunkt Bahnhof Winterberg: Im Jahr vor der feierlichen Streckeneröffnung ist diese Mallet-Lok im Bauzugeinsatz gefordert.

verkehr im Nuhnetal. Die Einstellung des Güterverkehrs war bereits vollzogen. Schon vor dem Vatertag 2002 hatte die Bundesbahn die restlichen Güterwaggons abgefahren. Der Antrag auf „dauerhafte Stillegung", seinerzeit noch ans Bundesverkehrsministerium in Bonn zu richten, war längst genehmigt.

Ob sich das die Eisenbahnenthusiasten vor 90 Jahren hätten träumen lassen? Das habe ich mich vor einer Dekade gefragt. Und nun zum 100-Jährigen des Abzweigs Nuttlar von der Oberen Ruhrtalbahn steht diese Frage in um den Zeitraum abgewandelter Form erneut im Raum zwischen Ruhr-, Neger- und Nuhnetal.

Dabei hätte es für Winterberg, das das Ende der Nuhnetalbahn wenigstens durch den Bau eines Straßentunnels zur Entlastung der Stadt vom Durchgangsautoverkehr nutzte, noch schlimmer kommen können. In der ersten Hälfte der 90er-Jahre stand nämlich auch der kümmerliche Rest des Streckenasts der einst 64 Kilometer langen Verbindungsbahn mit dem hessischen Allendorf nebst Ab-

zweig nach Frankenberg auf der Kippe. Von den allseits beliebten, noch 1982 an etlichen Wochenenden verkehrenden Wintersport-Sonderzügen, bis 1975 auch solchen der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE), war längst keine Rede mehr. Vorbei die Zeiten, da die Bundesbahn wegen drangvoller Enge im Winterberger Bahnhof die Sonderzüge bis zur abendlichen Rückfahrt in Züschen, ja gar in Hallenberg hinterstellen musste.

Die Winterberger Bahnhofseinfahrt aus Richtung Bestwig, Stand 1935, mit Freiladegleisen an Laderampe und -straße sowie Aufstellgleisen.

Böse Zungen rund um den Kahlen Asten behaupteten damals unwidersprochen, die Bundesbahn verzichte ganz bewusst auf dieses Angebot an die Wintersportler, um die Streckenauslastung nach unten revidieren und die Rentabilität in Frage stellen zu können. Dass allerdings auch die schneereichen Winter zunehmend seltener wurden, kann ebenfalls niemand bestreiten. Die Bundesbahnzentrale jedenfalls zögerte lange, ehe man sich zu einer Bestandsgarantie bis 1997 durchrang.

Erst die Bahnreform und die Regionalisierung brachten wirklich Entwarnung. Seitdem etwa der Zweckverband Ruhr-Lippe (ZRL) als Besteller auftritt, verkehren jetzt immerhin täglich bis zu neun Regionalbahn-Zugpaare, meist gebildet aus VT 628, zwischen Bestwig und Winterberg. Hinzu kommen werktags sechs Zugpaare, ebenfalls VT 628, aber auch schon VT 612, als sogenannter Dortmund-Sauerland-Express. An Sonnabenden und sonntags bestehen zwei dieser Direktverbindungen.

Na ja, die Anbindung an die große weite Welt stellt man sich vielleicht ein wenig anders vor, wohl auch in Erinnerung an den klassischen D-Zug Amsterdam – Winterberg. Auch wenn der Ende der 80er-Jahre meist nur aus drei Reisezugwagen, gezogen beispielsweise von 218 135-2 in Poplackierung, bestand.

Der Güterverkehr ist dagegen unter der Last der Bahnreform auch zwischen Bestwig und Winterberg mittlerweile restlos zusammengebrochen. Die Güterschuppen sind verwaist, Übergaben, wie vor zehn Jahren noch mit Dieselloks der Baureihe 211 bis und ab Hallenberg, finden nicht mehr statt. Der Reichtum der Region, das Holz, ob frisch gefällt oder bereits weiterverarbeitet, wird per Lkw abgefahren. Und was seinerzeit angesichts des Nuhnetalbahnendes Hallenbergs Stadtdirektor Wilfried Becker äußerte, gilt heute mehr denn je: „Fragen nach kaufmänni- →



Foto: Willi Kordes

Ein schmuckes Empfangsgebäude im Sauerländer Fachwerkstil hatte Hallenberg bis zuletzt, trotz längst eingestellten Personenverkehrs.



Foto: Arwin Schwedes

Betagt: Diese Nuhnetaler Schiene lieferte Hoesch aus Dortmund.

Foto: Alwin Schwedes

Übergaben, meist geleistet von Loks der Baureihe 211, hielten die Strecke im Nuhnetal dank des heimischen Holzreichtums bis 1992 am Leben.

Foto: Haucke

Die Betriebssituation im Bahnhof Hallenberg seit Ende 1966: Das Ex-Durchgangsgleis (lks.) reicht noch gerade zum Umsetzen der Loks.

schem Geschick drängen sich einfach auf, wenn der Transport von Gütern auf der Straße billiger ist als auf der Schiene!"

Wann ist das eigentlich so nachhaltig aus dem Ruder gelaufen? Das frage ich mich auch an jenem 28. Mai vor zehn Jahren, als um 15.32 Uhr der Eilzug, für die Weiterfahrt nach Hallenberg von den Arnsberger Eisenbahnfreunden Obere Ruhrtalbahn gechartert, in Winterberg anruckt. Wären die Züge gen Hessen immer so voll gewesen wie nun der unsrige, hätte wohl selbst die Bundesbahn trotz politisch gewollter Wettbewerbsverzerrung zugunsten des Individualverkehrs genügend Geld aufbringen können, um den schon in den frühen 60er-Jahren maroden Gleisoberbau samt Kunstbauten bis Allendorf respektive Frankenberg zu sanieren.

Als die „Königlich Preußische Eisenbahn-Direction Cassel" am 1. Mai 1902 mit der Eröffnung des Abzweigs Nuttlar bis Steinhelle von der Oberen Ruhrtalbahn Kurs auf Kurhessen und Waldeck nahm, war die Euphorie noch ungebrochen. Auch als am 1. Oktober 1906 der zweite Bauabschnitt Steinhelle – Winterberg dem Verkehr übergeben wurde, tags zuvor hatte bereits in Winterberg die Einweihungsfeier stattgefunden, machten selbst aufwendige

Der Lageplan vom 1. April 1935 zeigt die damalige Bedeutung des Bahnhofs Winterberg, noch mit Lokschuppen und Drehscheibe.

Fleißige Bundesbahn: Schon bis zum Frühjahr 1993 war mehr als die Hälfte der Nuhnetalstrecke erfolgreich demontiert.



Foto: W.Becker

Kunstbauten wie der Silbacher Viadukt den bekannt sparsamen Preußen kein Kopfzerbrechen. Ganz zu schweigen vom mühseligen Schachten im Lemecke-Einschnitt kurz vor dem Winterberger Bahnhof.

Es rumpelt und ruckelt ordentlich, kaum dass wir den Winterberger Bahnhof hinter uns gelassen haben. Kreischend und quietschend knarzt Metall auf Metall, der widerstrebende Klang von den Röhren der dicht aufeinander folgenden beiden Tunnel energisch widerhallend.

Die Großmutter, mir schräg gegenüber, schildert ihrem Enkel gerade, wie sie einst tagtäglich mit dem Bimmelzug zur Arbeit und abends wieder nach Hause fuhr.

War damals die Bahnwelt noch in Ordnung? Als 50 mit Kabinentender und die Bestwiger 65 das Negertal aufwärts dampften, 86 an der Nuhne entlangpolterten? Oder waren's auch schon Rückzuggefechte?

Wir passieren den ehemaligen Haltepunkt Züschen, nachdem sich der Zug durch die das Lichtraumprofil bereits einengende Vegetation gekämpft hat. Überall stehen winkende Menschen. An der Endstation erwartet uns neben vielen anderen Johannes Völlmecke, Hallenbergs letzter Dienststellenleiter. Die Lok setzt um. „Das war's", murmelt Völlmecke leise, ein feuchtes Schimmern in den Augen, und gibt das Signal zur Abfahrt.

Abgesang 2002: „Der Geh- und Radweg ist geteert, der Unfallschwerpunkt Lieser Brücke entschärft", setzt Michael Kronauge, heute Hallenbergs Stadtdirektor, den Schlussakkord.

Karlheinz Haucke

Lagepläne: RBD Kassel, Slg. EFS

ichsbahndirektion Kassel	Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
plan	Js!
nterberg (Westf.)	Ausgabe vom 1.4.1935
Frankenberg (Eder)	Ersatz für
ankenberg (Eder)	Ersetzt durch



Preisvorteil von 24 %

Unsere Abos:

KLEINES Jahres-Abo:

12 Hefte + 1 Sonderheft

nur € 39,40

Ihre Vorteile, wenn Sie den MODELLEISENBAHNER jetzt abonnieren:



- Der MODELLEISENBAHNER wird Ihnen jeden Monat druckfrisch per Post zugestellt.
- Sie bezahlen nur € 2,66 pro Heft (HEFT 13 € 7,48 statt € 9,80) im kleinen Abo gegenüber € 3,50 Einzelverkauf.
- Das Lexikon „Erfinder und Erfindungen" erhalten Sie als Dankeschön.
- Sie bekommen zusätzlich jedes Jahr ein Spezial-Heft. Dieses erhalten Sie immer mit dem Januar-Heft.

GROSSES Jahres-Abo:

12 Hefte + 3 Sonderhefte

nur € 54,30

- Zusätzlich zum kleinen Abo erhalten Sie zwei weitere Sonderhefte Modellbahn**SCHULE** und sparen nochmals € 4,70
- Die Sonderhefte bekommen Sie in umweltverträglicher Verpackung in Ihren Briefkasten.
- Auf Wunsch können Sie bei Bankabbuchung Ihr Abo in vierteljährlichen Raten in Höhe von nur € 13,58 bezahlen.

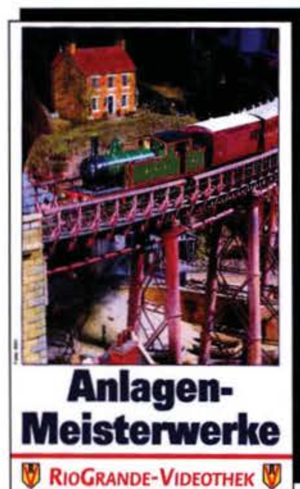


Wählen Sie ein ABO-Geschenk!

entweder...

VIDEO „Anlagen-Meisterwerke"

Sie sind eine Augenweide für alle Altersklassen: Fein detaillierte Modellbahnanlagen, die mit realistischem Fahrbetrieb die große Eisenbahn in allen Epochen kunstvoll nachbilden. Das Video entführt Sie in die heile Welt von 15 meisterhaft gestalteten Anlagen.



oder...

LEXIKON „Erfinder und Erfindungen"

Das berühmte Lexikon „Erfinder und Erfindungen" – ein 380 Seiten starker Nachdruck des längst vergriffenen Standardwerks. Von A wie „Abdampfstrahlpumpe" bis Z wie „Zweisystemlokomotive".



Widerrufsrecht: Sie können die Vereinbarung innerhalb einer Woche beim **MEB-Verlag, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried** schriftlich widerrufen. Die Frist beginnt 1 Woche nach Eingang dieser Karte. Das Begrüßungsgeschenk dürfen Sie in jedem Fall behalten.

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an: MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried

Unsere Abos

Kleines Jahres-Abo: 12 Hefte + 1 Sonderheft nur € 39,40
Großes Jahres-Abo: 12 Hefte + 3 Sonderhefte nur € 54,30

6/2

Ja, ich bestelle den MODELLEISENBAHNER ab der
☐ **aktuellen Ausgabe**
☐ **ab Heft....../2002**

für zunächst ein Jahr zum Jahrespreis von z. Zt. € 39,40 bzw. € 54,30. Die Preise für Österreich, Schweiz, EU und übriges Ausland stehen im Impressum des aktuellen Hefts. Alle Versandkosten übernimmt der Verlag.

Als Begrüßungsgeschenk schicken Sie mir bitte
☐ **das Lexikon „Erfinder und Erfindungen"**
☐ **das Video „Anlagen-Meisterwerke"**
Ich erkläre, dass ich den MODELLEISENBAHNER im letzten halben Jahr nicht abonniert hatte.

Bitte liefern Sie mir ein
☐ **Kleines Abo**
☐ **Großes Abo**

☐ Das Abonnement ist zum Verschenken. Deshalb gebe ich meine **und** die Geschenkadresse an.

Geburtsdatum

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr. — Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Ich verschenke ein MODELLEISENBAHNER-Abonnement an folgende Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

LKZ, PLZ, Ort

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ **Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten.** Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der Beendigung des Abonnements.

☐ **jährlich** ☐ **1/4-jährlich** (nur bei Abbuchung des Großen Abos)

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) — **Bankleitzahl**

Bankinstitut

☐ **Durch Überweisung nach Erhalt der Jahresrechnung. Bitte keine Vorauszahlung! Unbedingt Rechnung abwarten!**

Abo-Nr.:

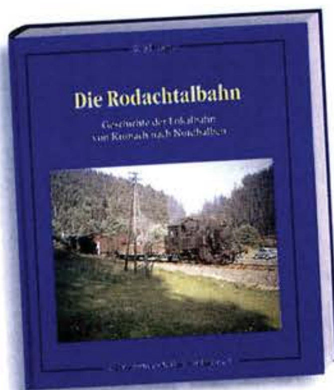
Datum, 1. Unterschrift des Abonnenten (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Widerrufsrecht: Diesen Auftrag kann ich innerhalb 1 Woche nach Eingang dieser Karte beim MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag GmbH, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried, schriftlich widerrufen. Rechtzeitiges Absenden genügt. Ich bestätige dies mit meiner 2. Unterschrift. Das Abonnement verlängert sich nur dann um ein Jahr, wenn es nicht 6 Wochen vor Ablauf gekündigt wird.

Datum, 2. Unterschrift des Abonnenten (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Nordbayerischer Lokalbahncharme

Ralf Ellinger: Die Rodachtalbahn. Eisenbahnfreunde Rodachtalbahn e. V., Marktrodach 2001. 190 Seiten mit zahlreichen Sw- und Farbfotos sowie vielen Zeichnungen. Preis: 25 Euro plus Versandspesen.



● Inmitten des Frankenwaldes liegt das Tal der Rodach. Wie in ähnlichen Fällen wollten die Talbewohner im 19. Jahrhundert auch einen Eisenbahnanschluss und bekamen ihn: Am 28. Juli 1900 begann die Geschichte des Schienenverkehrs auf der 25 Kilometer langen Lokalbahnstrecke von Kronach nach Nordhalben und kaum 100 Jahre später endete sie, wie in ebenso vielen vergleichbaren Fällen, am 12. Februar 1995 mit der Stilllegung. Dass diese scheinbar gewöhnliche Geschichte dennoch interessant ist und nicht in Vergessenheit geraten sollte, meinen die Eisenbahnfreunde Rodachtalbahn. Sie kümmern sich um den Erhalt der Strecke, und das Mitglied Ralf Ellinger hat die Historie in einem Buch verewigt. Das ansprechend gemachte Werk mit vielen Bildern und Gebäudeskizzen, das auch Modellbahnern Anregungen geben könnte, ist im Eigenverlag erschienen und bei den Eisenbahnfreunden Rodachtalbahn, Postfach 1209, 96362 Marktrodach zu beziehen. *al*

● Fazit: Für Lokalbahnfans in Vorbild und Modell interessant.

Bahntourismus anno dunnemals

Günter Fromm (†): Die Geschichte der Friedrichrodaer Eisenbahn 1876 - 1896. Verlag Rockstuhl, Bad Langensalza 2002. ISBN 3-934748-98-8, 60 Seiten mit 39 Sw-Fotos und -Zeichnungen sowie 3 Farbabbildungen. Preis: 9,50 Euro.

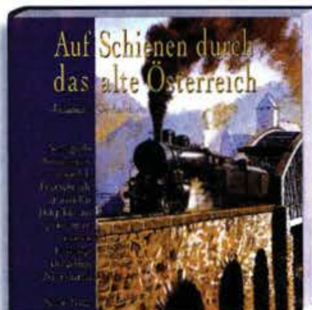


● Das Büchlein basiert auf einem 1991 abgeschlossenen Manuskript des viel zu früh verstorbenen Autors. Verleger Harald Rockstuhl hat die Ausarbeitung um den Abdruck des originalen Betriebsplans für die Nebenbahn Fröttstädt – Georgenthal aus dem Jahre 1903 ergänzt und so den trotz eines aktuelleren Werkes zur Waldsaumbahn auf der Grundlage des Fromm-Textes noch immer bemerkens- und lesenswerten Beitrag kongenial abgerundet. In seinem unverwechselbaren Stil, der das Lesen selbst zum Erlebnis macht, legt der Autor die 20-jährige Baugeschichte der normalspurigen, von Beginn an vom Tourismus profitierenden Nebenbahn, ihre Vorgeschichte sowie die weitere Entwicklung bis 1991 dar. Dass alle Fotos und Zeichnungen aus Günter Fromms Hand stammen, nimmt der modellbahninteressierte Leser erfreut zur Kenntnis. *hc*

● Fazit: Schon allein wegen des Autors lesenswert

Reisekultur unterm Doppeladler

Johannes Sachslehner: Auf Schienen durch das alte Österreich. Pichler-Verlag, Wien 2001. ISBN 3-85431-251-2, 184 Seiten, 124 Sw- und 23 Farbabbildungen. Preis: 24,90 Euro.



• Keine Frage, der Autor, promovierter Germanist und Historiker, versteht nicht einfach nur sein Handwerk, sondern hat eine besondere Affinität zur Kulturgeschichte des Reisens. Dieser Schwerpunkt seines publizistischen Wirkens kommt auch diesem ambitionierten Buch zugute. Selten sind historische Voraussetzungen, sozioökonomische Umwälzungen und kulturelle Folgen der Einführung des neuen Transportmittels Eisenbahn so kompetent, akzentuiert und zugleich allgemein verständlich und im wahrsten Sinne des Wortes mit Stil dargelegt worden. Sachslehner versteht es bei allem wissenschaftlichen Ansatz, das Bahnreisen unter Österreich-Ungarns Doppeladler wieder lebendig werden zu lassen. Dazu tragen die vorzügliche Gestaltung und nicht zuletzt die herrlichen zeitgenössischen Bilddokumente ihr Maß bei. *hc*

• **Fazit: Exzellenter Beitrag zur Kulturgeschichte des Reisens**

Außerdem erschienen

Rund um den Kaiserstuhl

Werner Müller-Rißmann, Rainer Humbach: Der Museumsdampfzug Rebenbummler. Eisenbahnfreunde Breisgau e.V., Freiburg 2001. ISBN 3-9807900-0-2, 98 Seiten, 97 Sw-Abbildungen. Preis Euro 5.

Überarbeitet, erweitert und aktualisiert liegt rechtzeitig zur neuen Saison die dritte Auflage des Rebenbummler-Bändchens vor. Fahrzeugbeschreibung und Geschichte des Museumszuges sowie der Kaiserstuhlbahn ergänzen Zeichnungen des musealen Fahrzeugbestandes, durchweg im Maßstab 1:87.

Salzburger Lokalbahnkolorit

Gunter Mackinger: Verkehrsdrehscheibe Innviertel. Bahnhof Trimmelkam. Salzburg AG, Salzburger Lokalbahn (Hrsgb.), Plainstr. 70, A-5020 Salzburg, Salzburg 2001. 44 Seiten mit 23 Farb- und 20 Sw-Abbildungen. Preis Euro 2,04 (in Briefmarken).

Die Broschüre erschien anlässlich der Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs Trimmelkam. Dessen Vorstellung ergänzt ein Abriss der 50-jährigen Geschichte der Lokalbahn Bürmoos – Trimmelkam.

Der Rheinbahn-Neubautriebwagen 383 verkörpert das Bild des breiten Aufbautyps: Heruntergezogene Seitenwände und Schürzen.

Typen zum

Nach dem Zweiten Weltkrieg benötigten deutsche Städte neue, kostengünstige Straßenbahnwagen. Zunächst setzte man neue Aufbauten auf alte Fahrgestelle.



Die Stadtwerke Oberhausen beschafften ab 1948 zahlreiche Aufbau-Wagen mit dreiachsigen Westwaggon-Lenkgestellen.(Aufn. 31.07.66).

Fotos (2): G. Kleinewefers, Archiv Muth

Aufbauen

Bei Schienenfahrzeugen hat der Wunsch nach einer Standardisierung eine lange Tradition. Schließlich liegen die Vorteile auf der Hand: Bei großen Stückzahlen können die Entwicklungs- und Produktionskosten einer Großserie umgelegt und die Ersatzteilhaltung vereinfacht werden. Das galt umso mehr für die voneinander unabhängigen Straßenbahnbetriebe, bei denen es in den ersten Jahrzehnten ihres Bestehens einen schier unüberschaubar bunten Wildwuchs von unterschiedlichen Typen gab. Dort feierten weniger unterschiedliche Farbgebungen, denn technologische Sonderwege fröhliche Urständ. Seit den 30er-Jahren gab es Bemühungen, dies durch Standardisierungen beziehungsweise Typempfehlungen in den Griff zu bekommen, wobei sich vor allem die großen Betriebe wie Berlin, Hamburg, Stuttgart oder München diesem aber zu widersetzen verstanden. Wirklich gelingen konnte eine Typenreinheit bei Straßenbahnen nur in der DDR unter den Bedingungen der zentralisierten Beschaffung innerhalb des sozialistischen Wirtschaftsraumes.

1938 war von der „Reichsgruppe Verkehr", einem ersten Verband der Straßenbahnbetriebe, ein Typisierungsausschuss eingerichtet worden, der schließlich im Sommer 1941 einen Einheits-Straßenbahnwagen auf dem Reißbrett fertig hatte: Für die großen Betriebe waren auch Drei- und Vierachser angedacht, doch hauptsächlich sollten zweiachsige Fahrzeuge gebaut werden. Die für Düsseldorf 1937 gefertigten Niederflurwagen und die äußerlich ähnlichen Zweiachser für Nürnberg (Reihe 901-930) kamen diesen Entwürfen sehr nahe. Unter dem kriegsbedingten Materialmangel wurde das Projekt aber 1942 abgebrochen.

Längst machte sich die Überalterung des Wagenparkes bemerkbar, bald riss auch noch der Bombenkrieg Lücken in den Wagenpark. Rund 2000 neue Wagen wurden gebraucht. Die Düsseldorfer Waggonfabrik erhielt deshalb 1942 die staatliche Order, anstelle des Einheitswagens ein sehr einfaches Fahrzeug zu entwickeln, das möglichst viele Fahrgäste fassen, aber möglichst wenig Material verbrauchen sollte. 1943 waren die Pläne fertig und 1944 rollte aus der Heidelberger Waggonfabrik Fuchs der erste Kriegs-Straßenbahnwagen (KSW). Bis 1945 folgten immerhin noch 97 Triebwagen (meist ohne Motor), die Waggonfabrik Uerdingen brachte es auf 101 dazugehörige Beiwagen.

Bald nach Kriegsende ging die Produktion bis 1950 weiter, denn das Fahrzeug →



Foto: W. Mönch

Der Kriegsstraßenbahnwagen (KSW), hier in Wien, ist quasi der Ur-Vater des Aufbau-Triebwagens.



Frankfurt beschaffte Aufbauwagen nach Katalog: Der Kasten des 1954 gebauten Triebwagens 117 entsprach exakt dem Entwurf (Aufn. 3. April 1976).

hatte sich bewährt und die materialarme Bauweise war den Verhältnissen angemessen. In drei Städten wurden später KSW-Fahrzeuge zu dreiteiligen Gelenkwagen umgebaut. Aus dem Straßenbild verschwand der KSW größtenteils ab Ende der 60er-Jahre. Manches Exemplar blieb als Arbeitswagen aber noch Jahrzehnte länger im Dienst. In Polen baute man den Typ in rund 3000 Exemplaren nach, Österreich tat Ähnliches, wenn auch in geringerer Stückzahl.

Straßenbahntriebwagen im Vergleich

	KSW	Aufbauwagen	Verbandstyp
Länge (über Plattform)	10,4 m	10,5 m	unterschiedlich
Breite	2,17 m	2,10m -2,30m	2,20-2,50m
Achsstand	3,0 m	2,5m - 3,2 m	3,0m
Baujahre	1944 - 1950	1948 - 1957	1950 - 1958
Gebaute Stückzahl	249 Tw/414 Bw	376 Tw/240 Bw	149 Tw/235 Bw
Merkmale	Einfache breite Schiebetür, lange Plattformen, dreifenstriger Fahrgastraum, keine Innenwände, keine Wandverkleidungen, nur 16 Sitzplätze	Teleskoptüren, kürzere Plattformen, vierfenstriger abgetrennter Fahrgastraum, 22 Sitzplätze, teilw. Lüftungsklappen und heruntergezogene Seitenwände oder sogar Schürzen	Teleskoptüren, kürzere Plattformen, schräg gestellte Frontscheibe, vierfenstriger abgetrennter Fahrgastraum, Lüftungsklappen, heruntergezogene Seitenwände, Schürzen

Der tatsächliche Neuwagenbedarf aber wurde 1945 allein in Deutschland in den zehn Folgejahren auf mindestens 800 Wagen jährlich geschätzt. Zunächst half man sich je nach politischem und technischem Geschick der Betriebe teils mit primitivsten Mitteln und modernisierte noch brauchbare Altfahrzeuge. Das Ergebnis erinnerte dann mal eher an fahrende Baubuden, mal mehr an hochmoderne Wagen aus Stahl. Schon 1946 organisierten sich die Straßenbahnbetriebe der Westzonen in einem Verband und auch die Waggonfabriken gründeten in ihrem Fachverband eine Arbeitsgemeinschaft. Gemeinsam nahm man sich nun des Themas Neubaufahrzeuge an.

Basierend auf den Plänen zum früheren Einheitswagen und dem bewährten KSW sollte ein neuer, etwas komfortablerer Wagenkasten konstruiert werden. Angesichts des anhaltenden Materialmangels war dies praktikabel, wenn die Vekehrsbetriebe noch brauchbare Fahrgestelle älterer, teils beschädigter Wagen hatten, auf die neue Wagenkästen aufgebaut werden konnten. Folgerichtig wurde der Fahrzeugtyp auch als Aufbauwagen bezeichnet. Infolge höchst unterschiedlicher Fahrgestelle unterschieden sich die Fahrzeuge im Endergebnis aber teilweise deutlich voneinander. Mit zwei starken Motoren konnten die Triebwagen auch zwei Beiwagen ziehen. Das war seinerzeit die effizienteste Lösung für stark belastete Linien. Zumindest in Duisburg wurde sogar mit je einem zwei- und einem vierachsigen Beiwagen gefahren. Hauptlieferanten waren die Waggonfabriken Uerdingen und Westwaggon, die Vergabekriterien trugen ein übriges dazu bei, dass der Fahrzeugtyp vor allem in den umliegenden Betrieben in Nordrhein-Westfalen seine Verbreitung fand; nur Lübeck und Offenbach interessierten sich zunächst noch für den Aufbautyp. Mit Besserung der wirtschaftlichen Lage wurden auch reine Neubaufahrzeuge möglich. Die gedanklichen Väter des Aufbauwagens hatten sich nicht verspekuliert: Einen kostengünstigen Standardtyp konnten sich die meisten Betriebe gerade noch leisten. So wurden ab 1949 Neufahrzeuge mit dem Aussehen des Aufbautyps geliefert. Aber auch diese

Zunächst wurden neue Kästen auf alte Fahrgestelle gesetzt

glichen sich äußerlich nicht wie ein Ei dem anderen. Im Laufe der Jahre hielten moderne Merkmale wie kleine Klappfenster, am Dach aufgesetzte Linien-Anzeiger oder - besonders markant - seitlich heruntergezogene Seitenwände und Schürzen bei einigen Lieferungen der Aufbauwagen Einzug. Besonders auffällig ist letzteres Merkmal bei den breiteren Düsseldorfer Fahrzeugen, auch bei den Waggons für Essen, Krefeld und Neuss war es zu beobachten. Wer genauer hinsah, entdeckte auch bei den Ausführungen für Bielefeld, Bremerhaven, Hagen, Lübeck und Remscheid eine abweichende Form der Seitenwände. Selbst bei der gestalterischen Einbindung der Trittstufen in den Wagenkasten konnte von Einheitlichkeit ebensowenig die Rede sein wie bei der Anordnung des Kletterschutzes an der Front.

Erwähnt sei, dass Westwaggon äußerlich fast unverändert auch noch 47 Fahrzeuge mit dreiachsigen Lenkgestellen an Dortmund, Herne, Castrop Rauxel, Lübeck, Oberhausen (erhielt auch dreiachsige Beiwagen), Remscheid und Rheydt auslieferte. Diese Fahrzeuge hatten zwar besseren Kurvenlauf, konnten sich aber gegen den neuen Trend zum Drehgestellfahrzeug nicht mehr durchsetzen. Schließlich bauten Aachen, Bielefeld, Duisburg, Dortmund und die Vestische Straßenbahn Fahrzeuge des Aufbautyps zu Gelenkwagen, teilweise mit schwebendem Mittelteil, um, weil diese Typen mit nur einem Schaffner bedient werden konnten. Denn angesichts des massiven Fahrgastschwunds, Stichwort: Massenmotorisierung,

Fotos (3): G. Kleinewefers, Archiv Muth

In Düsseldorf kamen wie am 12.10.65 oft Aufbauwagen mit Altbau-Fahrzeugen zum Einsatz.



Es fällt die geringere Breite des Krefelder (Meterspur, li.) gegenüber dem Düsseldorfer Wagen auf.

stand die Rationaisierung bei den Unternehmen obenan.

Auch wenn diese Neubaufahrzeuge auf Entwürfe des Zusammenschlusses der Verkehrsbetriebe zurückgingen, der seit dem 26. Oktober 1949 als Verband Öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) firmierte, konnte sich die gelegentliche Bezeichnung als Verbandstyp I nicht durchsetzen. Auch die Neubaufahrzeuge werden heute noch als Aufbauwagen eingestuft, obwohl sie dies streng genommen gar nicht waren. Auf jeden Fall sind sie aber untrennbar mit dem Wieder-Aufbau der Straßenbahnbetriebe →



Fotos (2): G. Kleinewefers, Archiv Muth

Ein Flensburger Verbandswagen mit schräger Front präsentiert sich am 9.4.1972 vor dem Hauptbahnhof.

nach dem Zweiten Weltkrieg verbunden.

Die Bezeichnung „Verbandstyp" hat sich vielmehr eindeutig für das Folgemodell eingebürgert, das offiziell ab April 1950 von dem Verband öffentlicher Verkehrsunternehmen empfohlen wurde. Übrigens wurden sogar einige Verbandswagen noch auf älteren Fahrgestellen aufgebaut. Konstruktiv stellt der Verbandstyp II eine verbesserte Variante des Aufbauwagens dar. Die Planer vom Verband und den Waggonfabriken hofften, damit endlich den Einstieg in die Fertigung weitgehend einheitlicher Straßenbahnwagen zu schaffen. Aufgrund des vermeintlich großen Bedarfs beteiligten sich 13 Waggonfabriken am Bau des Verbandstyps II. Dabei wichen die 13 Trieb- und 47 Beiwagen von Rathgeber, die beispielsweise in Darmstadt fuhren, durch die senkrechte Frontscheibe deutlich von dem Aussehen der anderen Fahrzeuge ab. Auf den ersten Blick konnte man sie fast mit der Düsseldorfer Ausführung des Aufbauwagens verwechseln.

Einige Verkehrsbetriebe bauten in eigener Werkstatt ebenfalls Verbandstypen oder nahmen beim Umbau älterer Fahrzeuge viele Merkmale des Verbandstyps auf. Kassel und Freiburg bauten später mehrere Wagen zu Gelenkwagen um. Die Stückzahlen aber blieben enttäuschend. Viele Hersteller zogen sich daraufhin ganz aus der Straßenbahnproduktion zurück. Der Verbandstyp wurde vornehmlich von kleinen Betrieben beschafft, die noch länger am Zweiachser festhielten. Die Kaufzurückhaltung wundert nicht: Bis 1957 wurde auch der Aufbautyp weiter produziert. Außerdem konnten sich mit dem Wirtschaftswunder wieder mehr Unternehmen den Luxus individueller Fahrzeuge gönnen. Schließlich setzte sich ab 1951 der von Düwag eingeführte Großraumwagen wegen seines effizienteren Personalbedarfs, besserer Fahreigenschaften und höheren Komforts sehr schnell durch. Wenige Jahre später folgte der Gelenkwagen. Aktuell setzt die Waggonbauindustrie nach einem Konzentrationsprozess auf modulare Fahrzeugkonzepte: Man hat gelernt, dass selbst unter enormem Sparzwang die Beschaffer den Wunsch nach individuellen Details nicht aufgeben werden. Völlig einheitliche Fahrzeuge für alle Betriebe wird es wohl nie geben.

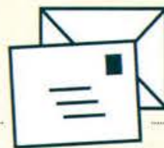
Frank Muth

Einsatzorte, teilweise nur Trieb- oder Beiwagen	
KSW	Augsburg, Berlin, Bielefeld, Bochum-Gelsenkirchen, Bonn, Braunschweig, Bremerhaven, Danzig, Darmstadt, Dessau, Dortmund, Dresden, Düsseldorf, Duisburg, Ennepe, Essen, Frankfurt/Main, Gießen, Graz, Gummersbach, Hagen, Hannover, Heidelberg, Karlsruhe, Kattowitz, Kiel, Kleve, Köln, Krefeld, Lübeck, Magdeburg, Mönchengladbach, Mülheim, München, Neuß, Oberhausen, Offenbach, Remscheid, Saarlouis, Siegen, Solingen, Strausberg, Stuttgart, Ulm, Vestische Straßenbahn, Wesel-Rees, Wien, Woltersdorf, Wuppertal.
Aufbau-Tw	Aachen, Bielefeld, Bochum-Gelsenkirchen, Bremerhaven, Dortmund, Düsseldorf, Duisburg, Essen, Frankfurt/Main, Hagen, Hamm, Hannover, Heidelberg, Herford, Kleve, Köln, Krefeld, Lübeck, Mainz, Mönchengladbach, Monheim, Mülheim/Ruhr, Neuß, Oberhausen, Offenbach, Remscheid, Rheydt, Siegen, Solingen, Vestische Straßenbahn, Wesel-Rees, Wuppertal.
Verbandstyp	Aachen, Berlin (West), Bochum-Gelsenkirchen, Bremerhaven, Darmstadt *, Flensburg, Frankfurt/Main, Freiburg, Heidelberg, Kassel, Lübeck, Mainz, Mannheim-Ludwigshafen, Monheim, München*, Offenbach, Regensburg*.

* Fahrzeuge mit deutlich abweichendem Aussehen.



Ein Trieb- und ein Beiwagen erhielten ein schwebendes Mittelteil und fertig war der Duisburger Aufbau-Gelenkwagen.



AN MEB-VERLAG, „LESERBRIEFE"
BIBERACHER STR. 94
D-88339 BAD WALDSEE

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

● Combino-Cobra

Betrifft: „Neuheiten von der Spielwarenmesse Nürnberg", Heft 4/2002

Auf Seite 70 ist Ihnen ein Fehler unterlaufen. Bei der abgebildeten Niederflurtram von Navemo handelt es sich um einen Combino der Basler Verkehrsbetriebe, erbaut von Siemens, und nicht um einen Cobra der VBZ Zürich. Im weiteren möchte ich Sie darauf hinweisen, dass die beiden Verkehrsbetriebe in Basel und Basel Land die Sänften schon länger haben. Diese wurden von der Firma Schindler in Pratteln gebaut.

Walter Schaerer, CH-4102 Binningen 2

● Turbogenerator

Betrifft: Test „Die Märchenkönigin", Heft 2/2002

Mit Interesse habe ich den Artikel gelesen. Leider wurden folgende Mängel nicht erwähnt: Der zu große Abstand zwischen Lok und Tender, der nicht vorhandene Turbogenerator (wenn schon in Epoche V, dann gehört dieser auch nachgebildet) und die fehlende Bedruckung der Dome und der Tenderdaten.

Michael Blaesch, E-Mail

● Wehmütig Warten

Betrifft: „Die dritte Hand", Heft 12/2001

Mit Wehmut habe ich Ihren Artikel über den Bausatz der Öl-44 der Deutschen Reichsbahn von der Firma Weinert gelesen. Mein Modell harrt immer noch seiner endgültigen Fertigstellung, weil mir eine Aufstiegsleiter zum Ölbunker fehlt. Vor mehr als einem halben Jahr kaufte ich den Bausatz bei meinem Fachhändler und stellte anschließend bei der Überprüfung auf Vollständigkeit fest, dass eine dieser besagten Leitern vom Gussbaum abgetrennt war. Warum, entzieht sich meiner Kenntnis. Daraufhin monierte ich diesen Mangel beim Händler mit genauer Angabe der Artikelnummer. Nun warte ich schon viele Monate auf meine Leiter, obwohl das Verkaufspersonal mir glaubhaft versichert hat, die Nachlieferung schon einige Male angemahnt zu haben.

Ralf Brüggemann, 22589 Hamburg

● Langfahr-Vergnügen

Betrifft: Wunschmodell „Turbomäßig", Heft 4/2002

Der Wunsch nach einem schönen H0-Modell eines Turbotrains spricht mir aus dem Herzen. Wer sich die Wartezeit bis zur Realisierung mit einer Fahrt im Vorbild versüßen möchte, hat dazu immer noch die Gelegenheit. Ich bin im Oktober 2001 nach Lyon gefahren, um dieses Eisenbahnabenteuer nochmals zu erleben. Die RTG (rames à turbine à gaz) verkehren fast täglich auf der letzten noch nicht elektrifizierten Magistrale Lyon – Bordeaux. Es verkehren zwei Züge in jeder Richtung. Wie das Foto zeigt, sind die Turbotrains schon längst über ihre normale Lebensdauer hinaus und haben seit 1988/90 keine Hauptrevision mehr erhalten. Faustgroße Rostlöcher zieren die Karosserie. Die Gasturbinen sind aber gut in Schuss, geben ihr unvergessliches Dröhnen von sich und produzieren beim Anfahren Abgaswolken, die jeder Dampflok Ehre machen. Im Innern findet man noch die alten, bequemen orangenen Ledersessel, die lange Fahrten zum Vergnügen werden lassen. Aus Fragmenten der ursprünglich 38 Züge wurden sechs betriebsfähige fünfteilige Einheiten zusammengestellt, die alle Farbschattierungen von Orange aufweisen. Die SNCF hat nach wie vor keinen gleichwertigen Ersatz für die Fahrzeuge, die zum Ältesten gehören, was auf französischen Schienen noch fährt.

Thomas Schweizer, CH-8046 Zürich



Foto: Thomas Schweizer

Hat schon bessere Zeiten erlebt: RTG-Zug 4580 mit Triebköpfen TBDU 2034 und 2035 am 11. Oktober 2001 in Lyon Perrache vor der Abfahrt nach Bordeaux.

● Cobra-Probleme

Betrifft: „Neuheiten von der Spielwarenmesse Nürnberg", Heft 4/2002

In Navemos Schlangenbeschwörer (S. 70, d. Red.) stimmt die Beschreibung nicht. Das Bild stellt den Combino Be 4/8 der Basler Verkehrsbetriebe vor und nicht die blauweiße Niederflurtram, welche sich im Betrieb noch nicht bewährt hat. Der Cobra hat laut Neue Zürcher Zeitung immense Kinderkrankheiten. Das Fahrpersonal hat mit dieser Tram auf Linienfahrten nie den Fahrplan einhalten können. Die Verkehrsbetriebe Zürich haben den Cobra um Jahre vor der Bestellung des Combinos durch die Basler Verkehrsbetriebe in Auftrag gegeben.

Johannes Rösli, Bern, Schweiz

● SNCB statt Railtour

Betrifft: „Neuheiten von der Spielwarenmesse Nürnberg", Heft 3/2002

Auf Seite 71 habe ich einen kleinen Fehler bemerkt: Das Heris-Handmuster auf dem Foto ist kein I5-Wagen, sondern ein I11-Wagen (Baujahr 1995) Diese Wagen werden nicht von Railtour, sondern von der SNCB gebraucht auf der Strecke Oostende – Brüssel – Eupen/Köln. Sonst ist der MEB wie immer sehr interessant und informativ. Ich habe viel Spaß gehabt mit dem Artikel über die Ferkeltaxe.

Eric Gagla, Gembloux, Belgien

● Echtes Bedürfnis

Betrifft: Bahnwelt aktuell „Flop", Heft 4/2002

Mit der Veröffentlichung haben Sie sehr geholfen. Nachdem der MODELLEISENBAHNER über die vergessenen Toiletten berichtet hatte, wurde man bei der DB AG aktiv. Jetzt hat man Toiletten. Sie waren zwar für Bedienstete der DB AG und Mieter von Geschäften im Bahnhofsgebäude bestimmt, doch dank MEB können jetzt auch Fahrgäste und Gaststättenbesucher die dringend benötigten Toiletten benutzen. Der bauleitende Architekt kann sich doch noch feiern lassen. Besten Dank! **Dieter Eckl, 90307 Schwabach**

● Falsche Talfahrt

Betr.: Bahnwelt aktuell „Oberleitungsabriss", Heft 4/2002

Als einer, der im schönen Remstal aufgewachsen ist, muss ich doch sehr energisch dagegen protestieren, dass Sie Schorndorf, Waiblingen und die S-Bahnlinie S2 ins Filstal verlegen. In Heimatkunde/Geographie muss ich leider die Note mangelhaft erteilen. Ansonsten möchte ich einmal ein Lob für Ihre ansprechende und normalerweise auch sorgfältig recherchierte Zeitschrift aussprechen.

Karl Ulreich, E-Mail

Schweizer Amis

Der Fortschritt kam schon immer aus Amerika: In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts waren es vierachsige Personenwagen.



Vierachser der Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB) im Jahr 1942. Sie gehörten 40 Jahre zuvor den VSB und der Jura-Bern-Bahn (JB).

Als 1825 in England die erste Eisenbahn eröffnet wurde, stellten die Erbauer einfach mehrere Postkutschenkästen hintereinander auf einen gemeinsamen Rahmen mit Eisenbahnrädern und hängten diese Fahrzeuge an eine Lokomotive. So entstanden dort die ersten Abteilwagen. Diese englischen Personenwagen hatten zwei, später auch drei Achsen, die von Achshaltern fest geführt wurden. Als Stoßvorrichtung zwischen den Abteilwagen dienten schon früh Puffer und als Kupplung fungierten Zughaken, die durch Ketten verbunden waren. Die ersten Eisenbahnstrecken Europas waren möglichst gerade ausgelegt, so dass eine gute Kurvenbeweglichkeit der Fahrzeuge nur bedingt notwendig war.

Die Amerikaner kommen

Auch in den Vereinigten Staaten waren die ersten Eisenbahnwagen nichts anderes als Postkutschen auf Eisenrädern. Schnell ging die amerikanische Entwicklung aber andere Wege. Dort war äußerste Sparsamkeit geboten: Der Oberbau war leicht, die Schienen nur behelfsmäßig verlegt, die Strecken schmiegten sich dem Gelände an und wa-



Foto: Sammlung Arnet

Das Schweizer Militär stellt sich 1915 dem Fotografen. Während des Ersten Weltkriegs diente dieser alte Vierachser als Wachlokal und Unterkunft.

Der C4 494 wurde 1886 gebaut. 1902 gelangte er zur SBB, die ihn als C4 9447 einreihte, bevor er 1935 ausrangiert und verschrottet wurde.

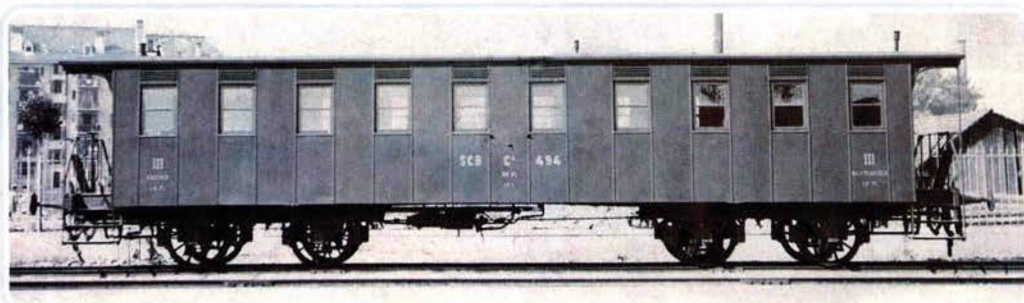


Foto: Sammlung Verkehrshaus Luzern

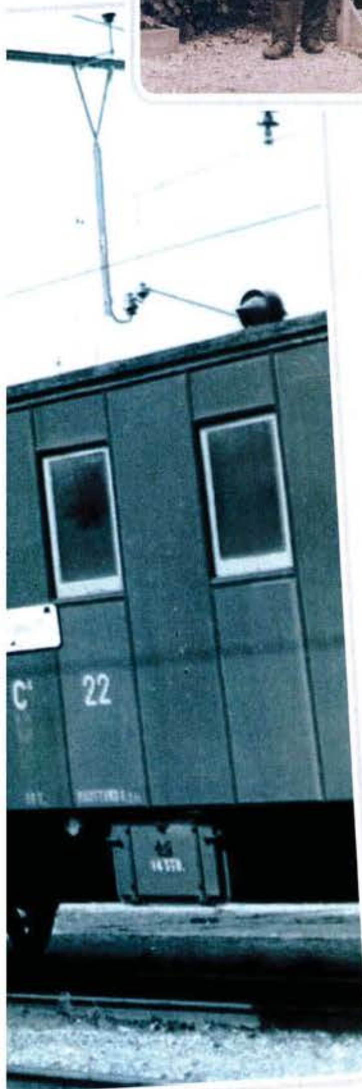


Foto: Sammlung Verkehrshaus Luzern

ren deshalb reich an Steigungen und Radien. Starke Krümmungen zwangen zum Bau von Wagen mit kurzen Achsständen, die schlechte Gleisunterlage hingegen verlangte das Gegenteil, wollte man etwas bequemer reisen.

Unter Berücksichtigung beider Anforderungen entstand darauf der Wagentyp mit zwei Drehgestellen: Ein fast beliebig lang ausführbarer Wagenkasten ruht auf zwei kleinen, drehbaren Unterwagen mit Achsabstand von nur 1,20 Metern. Das neuartige Laufgestell war nicht das einzige Kennzeichen amerikanischer Fahrzeuge. Der große, ungeteilte Personenraum der Wagenkästen entsprach den Anschauungen der Neuen Welt, die zumindest damals kaum Standesunterschiede kannte. Da man den Wagen zum Aufsuchen des Platzes durchschreiten musste, war auch der Innenraum übermannshoch gebaut – ein wichtiger Fortschritt gegenüber den englischen Abteilwagen! Gekuppelt waren die amerikanischen, „Interkommunikationswagen" genannten Fahrzeuge durch Kuppeleisen, die an den Wagenenden durch Nagel und Öse gehalten wurden und Zug- und Stoßkräfte gleichzeitig übertrugen. Puffer waren nicht nötig, und in der Folge verzichtete man darauf auch bei den ersten europäischen Wagen amerikanischer Bauart. Die Württembergische Staatsbahn bezog ihren ersten Amerikaner im Jahre 1845 von der Firma Winkens aus Halle/Saale, im damaligen Königreich Preußen.

Weil die englischen und amerikanischen Kupplungen in keiner Art zusammenpassten, war somit ein Übergang der Wagen an andere Bahnverwaltungen fast unmöglich. Beinahe 40 Jahre lang traute sich keine Bahnverwaltung, am gewählten System etwas zu ändern. Als 1867 der Obermaschinenmeister Krauss, der spätere Lokomotivkonstrukteur, und Maschinenmeister Maey der Schweizerischen Nordostbahn (NOB) den Vorschlag machten, die amerikanischen Mittelgangwagen mit englischen Kupplungen, also mit Puffern, Zughaken und Schraubenkupplungen auszurüsten, war dies fast wie ein Staatsstreich. Idee und Umsetzung waren aber so erfolgreich, dass in der Folge überall das neue System eingeführt wurde.

Hölzerne Personen- und Gepäckwagen bei den Schweizer Hauptbahnen

In der Schweiz gab es bei allen fünf ehemaligen großen privaten Hauptbahnen vierachsige, hölzerne Personenwagen. Als am 1. Januar 1901 die SBB (Schweizerische Bundesbahnen) gegründet wurden, wa- →

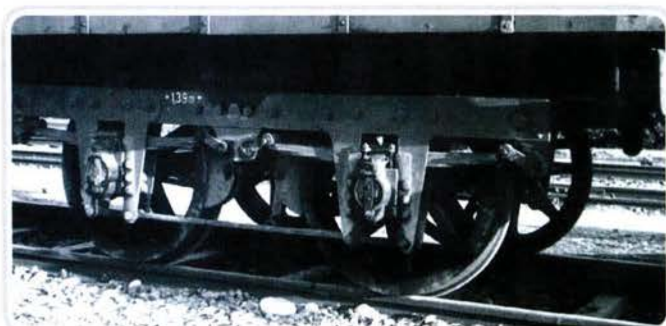


Foto: K. Niederer/Sammlung Arnet

Das einfache Drehgestell eines 1858 bei Reifert, Frankfurt, gebauten C4.

Foto: Sammlung Verkehrshaus Luzern

Komfort – Fremdwort im Reisealltag des ausgehenden 19. Jahrhunderts

ren fast alle dieser zumeist in den Anfängen der eidgenössischen Bahnen gebauten Fahrzeuge noch im täglichen Einsatz. Mit dem Übergang der beiden Privatbahnen NOB und SCB (Schweizerische Centralbahn) am 1. Januar 1902 zur SBB erfolgte auch die Eingliederung der Fahrzeuge. Durch die Verstaatlichung dieser beiden Bahnen entstanden die SBB-Kreise II (ex SCB) und III (ex NOB). Als am 1. Juli 1902 die VSB (Vereinigten Schweizer Bahnen) sich als Kreis IV zur SBB gesellten und am 1. Mai 1903 die damals größte Privatbahn, die JS (Jura-Simplonbahn), sich als Kreis I formierte, war die SBB beinahe komplett.

Ein vielfältiges Bild der damaligen Personenwagen gab es Ende 1901 zu bestaunen. Es verkehrten bei den vier ehemaligen Hauptbahnen 823 Wagen mit zwei Achsen und 322 Fahrzeuge mit vier Achsen. Bis auf die Gotthard-Bahn (GB), die nie Dreiachser hatte, kamen ab 1891 bei allen Hauptbahnen auch dreiachsige Personenwagen zum Einsatz. Bei der Verstaatlichung besaßen die NOB, SCB, JS und VSB total 842 Wagen mit drei Achsen in allen Klassen. Die junge SBB freute sich über die stattliche Anzahl moderner Dreiachser und baute in den ersten Jahren den Bestand noch aus.

Etwa 96 Prozent aller Personenwagen, die zwischen 1847 und 1901 gebaut wurden, erlebten noch die Fusion zur SBB. Die meisten Fahrzeuge genügten schon nicht mehr den damaligen Komfortansprüchen. Am 1. Mai 1909 komplettierte die GB als letzte große Privatbahn die SBB und bildete den Kreis V. Die GB steuerte noch 196 zweiachsige und 73 vierachsige Personenwagen bei, darunter zwölf ältere 3.-Klasse-Wagen aus dem Jahr 1874, die 72 Personen Platz boten. 1894 wurden weitere zehn Fahrzeuge dritter Klasse in Betrieb genommen. Die übrigen 51 GB-Vierachser wurden ab 1896 gebaut und gehörten alle zum berühmten Gotthardexpress.



Foto: Sammlung Arnet

Der ursprünglich 1876 für die JB-Bahn gebaute SBB-C^4 9372 erfüllte von 1914 bis 1918 auf der Briger Seite des Simplon-Tunnels seinen Dienst.

Wie reiste man um 1900?

Rund 85 Prozent der Reisenden begnügten sich um 1900 mit der dritten Klasse. Etwa zwölf bis 15 Prozent reisten zweiter Klasse und die erste Klasse wurde gar nur von einem bis zwei Prozent genutzt. Die dritte Klasse wies bis zur Verstaatlichung der Privatbahnen zumeist nicht einmal den minimalsten Komfort auf. Trotzdem kostete eine Reise bei



Einsturz der Birsbrücke bei Münchenstein 1891: Der ramponierte JS-Ami wurde wieder aufgebaut und erst 1975 verschrottet.

Das Reisen um die Jahrhundertwende war nicht bequem: In solch einem Zweiachser mussten 60 Passagiere Platz finden.

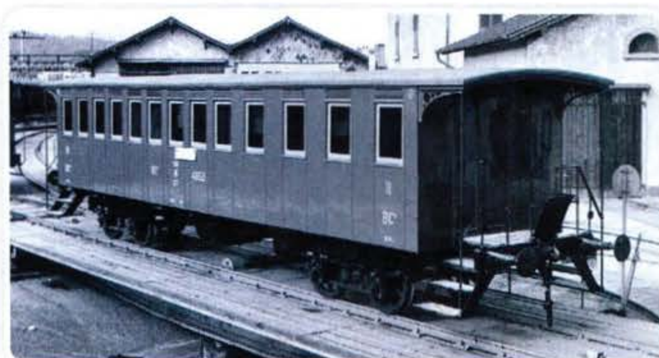
den damaligen Löhnen ein kleines Vermögen. Bemängelt wurden um 1900 oft die großen, nicht unterteilten Räume mit bis zu 80 Fahrgästen. Die Reisenden waren auf engstem Raum zusammengepfercht wie Vieh, und man saß lange Zeit auf Holzbänken ohne Rückenlehnen. Aber auch die ungenügende Federung der meisten Wagen und ihr sehr lärmiges Laufverhalten wurden beklagt. Weniger als zehn Prozent der C4-Wagen besaßen ein Abort. Im Winter war es im Wageninneren der dritten Klasse zumeist sehr kalt und ungemütlich und Fahrgäste beschwerten sich, dass ihnen der Fahrtwind um die Ohren pfiff.

SBB erbt uralte vierachsige Personen- und Gepäckwagen

Nach der Netzübernahme durch die SBB in den Jahren 1902/03 wurde zuerst der Fahrzeugpark im Bereich Schnellzugverkehr zügig durch komfortablere Personenwagen ersetzt. Vorab wurden die uralten 3.-Klasse-Vierachser ohne jeglichen Komfort durch modernere Wagen mit zwei und drei Achsen ersetzt. Bei den vier Privatbahnen standen viele hölzerne, vierachsige Personenwagen (und einige mit F bezeichnete Gepäckwagen) in allen Wagenklassen – außer der ersten Klasse – im täglichen Einsatz. Ende 1903 waren davon noch 31 AB4 (ex SCB, VSB, JS, NOB); fünf B4 (ex JS, SCB); 52 BC4 (ex VSB, SCB, JS); zwei BF4 (ex JS); 191 C4 ex SCB, JS, VSB, NOB sowie sieben F4 (ex JS) im Dienst.

Die vierachsigen Personenwagen mit maximal 80 Sitzplätzen hatten zumeist eine Länge über Puffer von 14,10 bis 16,25 Meter. 1902/03 wiesen in der dritten Klasse nur sechs von 191 Wagen ein Abort auf. 1930 waren noch immer 36 der allerersten vierachsigen 3.-Klasse-Wagen mit Baujahren 1857 bis 1861 in Betrieb. Insgesamt hatten die SBB 1930 noch immer 95 uralte Privatbahn-Vierachser im täglichen Einsatz. Nur bei 34 der verbliebenen 95 hölzernen Vierachser wurden Umbauten vorgenommen und sie dabei mit einem Abort nachgerüstet. Somit verkehrten 61 Wagen, schlimmstenfalls mit 80 Reisenden besetzt, ohne jeden Komfort. Das blieb auch noch eine Weile so. Bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs wurden die unverwüstlichen Schweizer Amis im Regionalverkehr eingesetzt. Manche dienten bis 1976 als Dienstwagen und wurden so über 100 Jahre alt. Heute existiert noch ein alter Vierachser im SBB-Museumsbestand, der 1935 zum Verkehrshaus der Schweiz (Luzern) kam. Es handelte sich ursprünglich um ein Fahrzeug 1./2.-Klasse der VSB und wurde 1865 durch die VSB-Werkstatt in Chur gebaut.

Roland Arnet/al



Auf der Oltener Drehscheibe steht der einzige heute noch erhaltene Privatbahn-Vierachser, der 1865 als AB 22 für die VS-Bahn geliefert wurde.



Auch bei der Gotthard-Elektrifizierung 1922 wurden Amis eingesetzt.



Gegenüber dem Rosengarten

Unweit Bozens, der Hauptstadt Südtirols, verkehrt noch ein Anachronismus der modernen Welt: Die Rittner-Bahn.

Ein Ampèremeter etwas älterer Bauart informiert den Fahrer über die aktuelle Stromaufnahme seines Triebwagens.





Zur Entlastung der historischen Fahrzeuge beschaffte die Rittnerbahn 1978 zwei ältere Überlandstraßenbahn-Triebwagen der Esslingen-Nellingen-Denkendorf-Bahn (END).

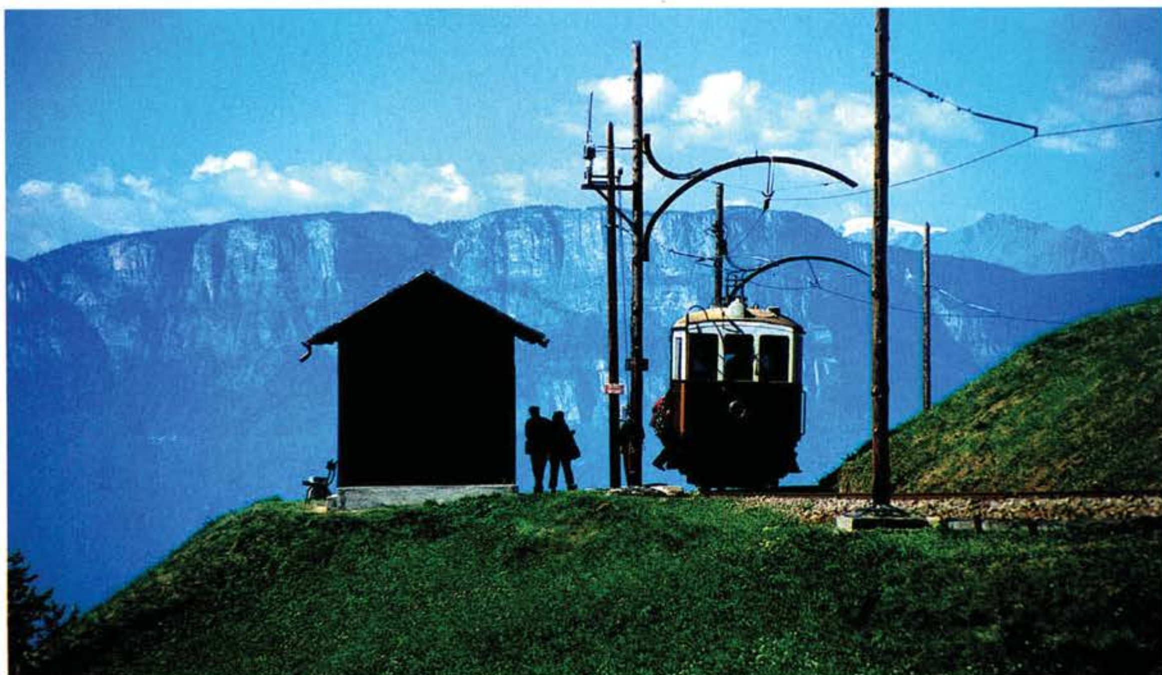
Ein Glockenschlag, der Schaffner schließt die Holztür und die Reise in die gute alte Zeit beginnt. Auf dem Ritten bieten uralte Elektrotriebwagen echte Lokalbahnatmosphäre, Alpenpanorama inklusive.

Mit einem kleinen Ruck setzt sich der holzverkleidete Triebwagen mit urigem Lyrabügel aus dem Jahr 1908 schwerfällig in Bewegung, ruckelt über die Weichen und nimmt dann mit dem typischen dunklen Brummen langsam, ganz langsam Fahrt auf. Vorbei geht es an den Gärten der letzten Häuser am Ortsrand von Oberbozen und schon bald gibt das Gebüsch linker Hand erstmals den Blick frei auf die Dolomiten: Das Schlernmassiv und der Rosengarten liegen zum Greifen nah in der klaren Augustsonne, unterhalb der Strecke liegen sanft gewellte grüne Wiesen mit Kühen und zwei, drei Höfen.

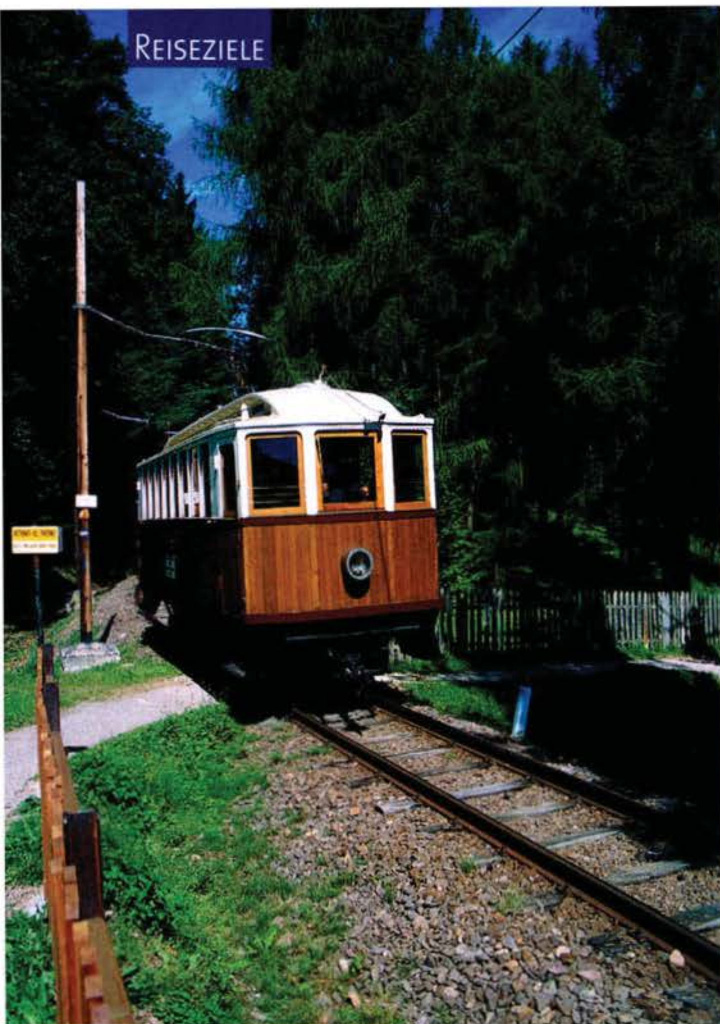
Das Bahnl kreuzt die Straße und verschwindet im Wald. Nach kurvenreicher Strecke kommt Wolfsgruben in Sicht, doch die Fahrgäste blinzeln in die Sonne und suchen einen Blick auf den schneebedeckten Ortlergipfel zu erhaschen. Dann wendet sich die Strecke endgültig in den Wald, und die Bahn schnurrt mit 25 Sachen zwischen den Bäumen hindurch dem mit 1251 Metern über Meeresspiegel gelegenen Haltepunkt Lichtenstern entgegen, dem höchsten Punkt der Bahn. Randvoll ist der Vierachser mit der Nummer 2, die Fahrgäste fühlen sich wie die sprichwörtlichen Sardinen. Doch trotz hochsommerlicher Temperaturen murrt keiner, denn der Weg ist das Ziel und nicht der Endbahnhof Klobenstein. Das beinahe unverfälschte K.u.k.-Lokalbahn-Feeling hat inzwischen die Fahrgäste in seinen Bann gezogen. Die nahezu antiken Holzmasten mit gebogenen Auslegern, die schöne Holzverkleidung des Wagens samt altmodischen Schildern oder der Schaffner, alles wird bestaunt und fotografiert oder auf Video gebannt. Eine Fahrt mit der Lokalbahn ist fester Bestandteil der zahlreichen Reisebustouren auf den Ritten. Als wäre hier die Zeit stehen geblieben, kommt noch ein traumhafter Ausblick hinzu, und die Fahrt mit der Rittnerbahn wird so zweifelsohne zu einem Höhepunkt. Dabei ist sie keine Touristikbahn, sondern fährt ganzjährig im Regelbetrieb.

Der Ritten ist ein Hochplateau oberhalb von Bozen, Hauptstadt der italienischen Provinz Südtirol. Schon im 17. Jahrhundert entdeckten die Bozener, dass es auf dem rund 1000 Meter höher gelegenen Plateau im Norden der Stadt im „Sommer frischer" und somit besser auszuhalten war, als im Talkessel. So bauten sich die betuchten Bozener Kaufleute und Patrizier auf dem Ritten die ersten schmucken Sommerhäuser. Es war nur eine Frage der Zeit, bis hier auch ein Verkehrsmittel benötigt wurde.

Am 13. August 1907 wurde die meterspurige Bahn von Bozen durchgehend bis zum Rittner Hauptort Klobenstein er- →



Der unvergleichliche Reiz von Gebirgsbahnen ist immer noch der Ausblick, den der Reisende genießen kann.



Im hölzernen Oldtimer auf 1200 Metern über dem Meeresspiegel durch satte, grüne Natur zu rollen, verspricht Erholung und Ruhe.

Ritten und Bozen als Reiseziel

Bis heute ist das Plateau wegen seines milden Klimas, der Mischung aus bequemen Spazierwegen und leichten Bergtouren sowie dem herrlichen, unverstellten Ausblick von den schneebedeckten Gipfeln des Alpenhauptkamms über die Felstürme der Dolomiten bis hin zu den Sarntaler Alpen ein attraktives Urlaubsziel (beste Aussicht bei klarem Wetter vom 2260 m hohen Rittner Horn). Zwischen Spätherbst und Frühjahr zeigt sich die Region von ihrer winterlichen Seite. Oberhalb von Klobenstein (auf dem Rittner Horn) und in Oberbozen bieten sich umfangreiche Möglichkeiten, den Südtiroler Winter auf zahlreichen Skipisten, Rodelbahnen oder auf schönen schneeweißen Wanderwegen zu genießen. Den aus anderen Dolomitenorten bekannten, recht nervigen Touristenrummel nebst aggressiver Häufung von Souvenirläden sucht man auf dem Ritten angenehmerweise vergeblich. Stattdessen sorgen die herausgeputzten, alten Häuser in strahlenden Farben für gediegenes Ambiente. Die etwa 6000 Rittner sind fast ausschließlich deutschsprachig, können bei Bedarf aber blitzschnell auf Italienisch umschalten. Die Rittner Küche stellt mit ihrer bemerkenswerten Synthese aus italienischen Pastagerichten und österreichischen Mehlspeisen eine äußerst schmackhafte Attacke auf die schlanke Linie dar. Im Vergleich zu einer Einkehr bei den Bozener Eisdielen ist sie allerdings noch ausgesprochen harmlos. Bozen bietet mit viel quirliger italienischer Lebensart (aber weitreichenden Deutschkenntnissen) genau den richtigen Kontrast zu einem ruhigen Urlaub auf dem Ritten: In den Laubengängen reiht sich eine unglaubliche Vielfalt von Geschäften aneinander. Vor allem die modebewusste Frau wird hier Stunden verbringen wollen, so dass der männliche Partner dann auch einmal den etwas abseits gelegenen kleinen Modellbahnladen aufsuchen kann, um die ein oder andere italienische Lok zu erstehen, die in Deutschland nicht oder nur schwer erhältlich ist. Unbedingt beachten: In der Mittagszeit haben fast alle Geschäfte geschlossen! Nicht fehlen darf ein Besuch bei Ötzi und auf dem Obstmarkt. Merke: Bei den nicht so stimmgewaltigen Händlern sind Obst und Gemüse oft besser und billiger. Bozen erreicht man per Bahn oder Auto von Deutschland am besten über Innsbruck und den Brenner, den Ritten erschließen Seilbahn, „Bahnl" und Bus.
Informationen: Tourismusverein Ritten, I-39054 Klobenstein, Dorfstraße 16, Tel.: 0039 0471 356 100 (0 mitwählen!), www.ritten.com

öffnet. 966 Meter Höhenunterschied waren zu überwinden. Dafür kam nur eine Strecke mit Zahnstange (System Strub) in Frage. Den Lokalbahntriebwagen bzw. -zügen (samt angehängtem Güterwagen) wurde zwischen Bozen-Rittner Bahnhof und Maria Himmelfahrt eine der vier Zahnradloks talseitig angehängt und dann ging es mit einer Geschwindigkeit von 5 km/h binnen 55 Minuten nach Oberbozen hinauf.

Nach 1918 kam Südtirol zu Italien. Durch eine andere Mentalität und deutliches Desinteresse wurde die Bahn über die Jahrzehnte völlig heruntergewirtschaftet. Es gab zwar 1953 ein Modernisierungskonzept für moderne Zahnradtriebwagen, doch zog man dann den Bau einer Seilbahn vor. Am 13. Juli 1966 wurde der Steilstreckenabschnitt stillgelegt, die Rittnerbahn versah fortan nur noch auf 6,8 Kilometern Strecke den Anschlussverkehr an die Seilbahn. Mit ihr schwebt man in zwölf Minuten von Bozen herauf. Stündlich wird nach Klobenstein gefahren, während der Abschnitt nach Maria Himmelfahrt nur wenige Male am Tag mit einem uralten Zweiachser bedient wird.

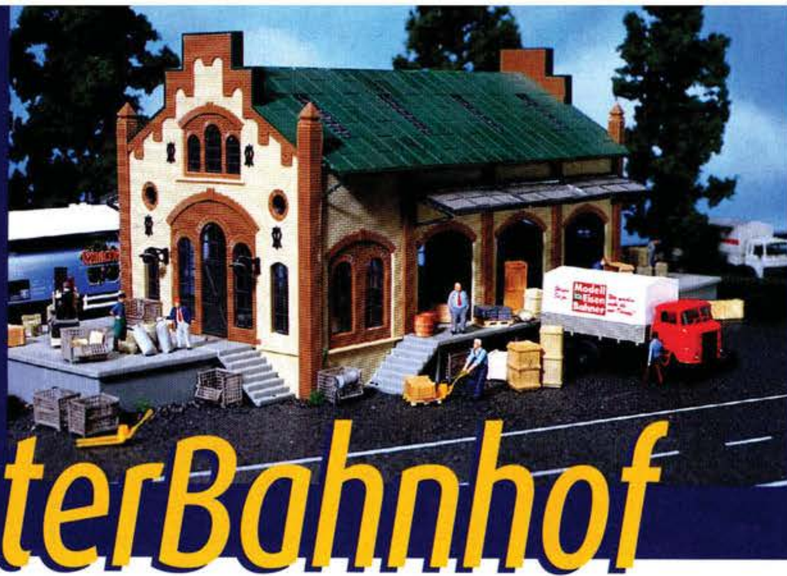
Etwa 1980 wurde die Straße bustauglich ausgebaut und das Ende der Bahn schien unabwendbar. Vor allem den im Rittnerbahn-Komitee zusammengeschlossenen, sachkundigen Bahnfreunden und der Gemeinde ist es zu verdanken, dass der italienischen Bürokratie schließlich doch eine Sanierung der Bahn abgerungen werden konnte: Die Gemeinde kaufte 1978 zwei moderne Vierachserzüge der stillgelegten Überlandstraßenbahn Esslingen-Nellingen-Denkendorf (END) und stellte sie der Bahngesellschaft vor die Tür. In Zugzwang geraten, gab diese schließlich nach: Ende der 80er-Jahre wurde die Bahn generalsaniert und immerhin einer der END-Triebwagen betriebsfähig hergerichtet. Seitdem wechseln sich die Vierachser im Betrieb ab. Im sanierten Bahnhofsgebäude von Oberbozen wurde eine kleine Ausstellung über die Bahn eingerichtet, die während der Öffnungszeiten des Tourismusbüros zugänglich ist. Für ein verlängertes Wochenende ist die altmodische Kleinbahn ein einmaliges Ziel. Aber Vorsicht: Dabei kann man sich ganz schnell mit dem Wiederkomm-Bazillus anstecken! *Stefan von Mach/al*



Schon der Lyra-Bügel lässt das Alter der Triebwagen erahnen.

Fotos: Stefan von Mach

›Verkaufen ›Suchen ›Tauschen



GüterBahnhof

VERKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

LGB-Loks-Wagen u. Zubehör - sowie Sammlerstücke Pola- u. Piko-Gebäude. Tausch auch möglich. Liste anfordern. Tel. (0201) 697400 Fax: (0201) 606948

Verk. LGB: Gleis oval R3, ca. 24 m, 4 x Weiche R3, 2 x R1, Lok 995001, digit. m. Sound u. Dampf, div. Güterwg., MZS-Zentrale m. 2 Lokmäusen, mehr am Tel., neuw. Zust. Tel. (05185) 727 ab 18 Uhr

www.kehi-modellbau.de G

Verk. Mä.-Autos u. -LKW's aus Sammlung. EK-Zeitschriften u. MEB-Magazine. Tel. (0202) 2545359

Zubehör und rollendes Material www.Marios-Modellbahnwelt.de G

Verk. Lokbaupläne der Firma Rehse: E 18, E 44, E 94 und vom Triebwagen, Preiskatalog "Modelleisenbahartikel 1957" der DDR, je Kopie 10,-, 3 Wagen Spur S. Tel. (03425) 922594

Verkaufe Magnus-Rungenwagen, 4-achsig, Regelspur 700 EUR, neu 875 EUR. Tel. (02405) 83701

www.eisenbahn-pin.de G

Computergestützte Gleisplanung und Planung von Gleisbildstellpulten für alle Nenngrößen und Systeme. Ausführliche Info gegen EUR 2,56 in Briefmarken (Vergütung bei Auftragserteilung). Kostenlose Kurzinfo unter RainerDold@t-online.de, R. Dold, Hartenricht 2, 92546 Schmidgaden.

Modul-Profile www.williwinsen.de Brosch, 21423 Winsen, Lüneburger Str. 43, Tel. (0179) 2121559 G

Für LGB: Gleise 2,50 EUR, Wagen 10,- EUR, Loks 51,- EUR, Trafo 26,- EUR, Pola ab 10,- EUR u. viel Zubehör, auch Bachm.-/Aristo- Loks m. Zubehör. Liste v. T. Tel. (08633) 913

Noch-Modellbahngelände Baden-Baden, N-Spur, 2 x 1 m, Fleischmann-Gleise, 22 Weichen, 5 Trafos, 3 Brücken, 13 Gebäude, Bäume, Lampen, neu, Dez. 2001 v. Profi aufgebaut. Neupreis 3160,- Euro, VB 1600,- Euro. Tel. (089) 4705566

H0-Anlage: Demontiert, Loks, Wagen u. Zubehör von Piko, Gützold, Flm., Roco. Liste nur gg. Freiumschlag! Vorzugsweise Verkauf als Gesamtpaket. Zuschriften an: Erhard Spindler, Hauptstr. 4 G, 10317 Berlin

Roco-H0e-Feldbahn: 33201, 33205, 2 x 34510, 2 x 34511, 34512, 2 x 32401, 2 x 32403, 22213, 10 Flexgleise 32201, neu, ungebr., kompl. 135 EUR. Tel. (07258) 7303 abends

LGB-Züge, -Loks, -Waggons, Zubehör. Fax: (0911) 4801852. Liste anfordern, Topangebote.

miki-klose.com G

Piko 95: 95027 mit Video 57093 95,-; Piko 53023/33 10,-; Roco 42598 10,-; Roco 42525 6 x 14,-; alles H0 im OK. Transpress Klein- u. Privatbahnarchiv 1 8,-; ME gebunden, 83 - 89, je 10,-; EJ säntliche Jahrgänge, ungebunden, je 20,-; Klein H0 3221 Schneeschleuder 35,-; Alba Dampflokarchiv 1 - 4 25,-. Tel. (037382) 81757

Fleischmann: H0-Modellbahnanlage im Set oder Einzelstücke zu verkaufen. 82538 Geretsried, Emanuel Luferseder, Am Kanal 8 B, 82538 Geretsried - Gelting, Tel. (0179) 6656588

www.harzbahnmodelle.de G

Top Modellbahn Spur N, neu 2 x 1 m. Super Streckenf. u. Geländegest., 2 Stromkr., 2 Ebenen, 14 W., 4 Tunnel, 3 BR, 17 Geb., Schattenbf., Pendelzugbetr. Heinz Windisch, Hufelandstr. 46, 09366 Stollberg, Tel. (037296) 17335 PR. EUR 1800,-

An Liebhaber zu verkaufen: H0-Anlage mit H0e. Informationen: Tel.: (03744) 215902 nach 17 Uhr.

www.bierwagenmodelle.de G

LGB-Beschriftungssätze. Katalog gegen 4,08 Euro in Briefmarken. Info bei Tröger Modellbahnbeschriftungen Ilm, Im Winkel 1 A, 14974 Ludwigsfelde. Tel. (03378) 874285 **G**

Märklin Schienenzeppelin Spur Z, Sammlerstück, Preis VHS. Bunke, Tel. (05807) 1388

ANKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

Suche Modelleisenbahn, auch gut-erhaltene und gebrauchte Loks und Wagen sowie Ersatzteile. Tel. (07426) 2055

Rokal TT oder Egger-Bahn: Einzelmod. oder Sammlung, Kataloge, Werbemat., usw. Ingo Vierk, Binsen-stieg 65, 21502 Geesthacht, Tel. (04152) 836505 Fax 836506, ab 17 Uhr

Märklin-H0-Loks gesucht. Kaufe Loksammlung oder Einzelstücke, alt oder neu, befahren oder unbefahren. Tel. (07308) 41161 und Fax.

Alte Blecheisenbahnen, Spur 0, sowie Zubehör, auch defekt, von den Firmen Märklin, Bing, Bub, Doll. Krauss von Blechfreund gesucht. Tel. (02161) 590081

Märklin-Fan sucht Ihre Sammlung: 800-er bis digital, Zubehör, Autos, Sprint, Faller-AMS, Wiking! Hole ab, zahle bar - rufen Sie an! Wengler, Tel. (07308) 921918 abends

LGB: Suche alles von LGB, Einzelteile und ganze Anlagen zur Erweiterung meiner Anlage. Zahle gut und hole auch ab, ich freue mich auf Ihren Anruf. Tel. (02771) 41585

Suche Modelleisenbahnen aller Spurweiten. Märkl., Fl., Roco, usw., auch größere Sammlungen. Sylvia Berndt, Nordstr. 2a, 37284 Waldkappel, Tel. (05656) 923666 und Fax

Suche LGB-Thekenleuchte (83160 oder 83170) und Feldbahn 600 mm, Lok und Wagen. Tel. (03341) 476609

TT und LGB von Sammler gesucht. Kaufe auch ganze Sammlung. Tel./Fax: (0341) 4613285

Umfangreiche Sammlung: Spur I oder H0 bis EUR 50.000,- im Tausch gegen Eigentumswohnung in Ludwigshafen oder Dietzenbach, vermietet. Tel. (06324) 1633 (0173) 3075036, W. Kamb

Liebhaber sucht große Eisenbahnanlage oder gepflegten Nachlass, der Firmen Märklin oder Trix Express. Tel. (02171) 737492 Bernd, Leverkusen

Sammler sucht Loks, Wagen, neu oder befahren, alle Spurw. Waldemar Lange, Chemnitzer Str. 3, 36251 Bad Hersfeld Tel. + Fax: (06621) 78273

Suche Rivarossi: BR 10; Piko: E 63, Set 58103, BR 03 50013, BR 41 50024, Wagen 53031 u. 53034; Hruska: BR 84; Roco: BR 50 43288 o. 43305, BR 18 63361 u. 63201, Wagen: 4494 u. 44193; Trix: Henschel-Schneeschl. T 22521. Gute Bezahlung. Wolf-Dieter Wünsch, Schönbergstr. 49, 70599 Stuttgart, Tel. (0711) 471647

Suche Spur 0, Rivarossi: Personenwagen Donnerbüchsen 7786 + 1 Gepäckwagen 2 x. Rufen Sie mich bitte an. Johann Ollesch, Hünenstr. 26, 5000 Köln 80, Tel. (0221) 6802259 Köln

VERKAUF
Loks + Wagen H0

E-Lok-Sammlung, 2-Ltr. zu verkaufen, Roco BR 151, Piko E 44 - 131, E 46 3 Ltr., Günther E 52, M+ F E 40 Riv. E 19 rot, E 17, Mä-Hamo E 10, E 194, E03, E 141, alte E 18, blau, Trix intern. E 94, E 50, Flm. E 44 alt, E 32. Liste geg. fr. Rückumschl. Klaus Füngers sen., Am Volkspark 43a, 59269 Beckum, Tel. (02525) 4108 + Fax **G**

Biete: 32-achsigen Tragschnabelwg. Firma: Trix, 23994, Preis VB, Spur H0. Michael Förster, Güterstr. 49 / App 047, 54295 Trier, Tel. (0651) 4367777 mit AB.

Bayr. Gl.-Kast. dig. + 5 Wg. + Torfzugwg.-Set: 375,-; bayr. EG 2 braun, 175,-; LAG T.wg. 100,-; württ. C schwarz dig. 250,-, BR 80; 1 x aus Junk.-Zug, 1 x a. RAG-Pck. je 100,-. Michel. rot dig. 150,-. Tel. (0172) 6671235 rufe zurück

Diesel-Lok-Sammlung, 2-Ltr. zu verk. Athearn P40 Amtrak silber, Flm. 13405, 1340 A,1343, 13419, 13414 V 80, V 160, Tesmo V 80. Listen gegen frank. Rückumschl. Tel. (02525) 4108 + Fax

Liliput Wien, Fotograu, Stromlinie, BR 05 + entkleidet + DR Reko, BR 45 + Vlc + 214 Foto, BR 12 DRG Rivarossi BR 77, grün BR 18 + P 5 Foto, Flm SoSe 4885/92/95 BR 03, Stromlinie + BR 56 Foto, Trix BR DXI + P3/4H grün; Bay. Schnellzug-Wg. 23016/17/18 + 23762/63/64, Roco BR 50 ÜK, DRG, grau + Blockade. VHB á 75 EUR. Tel. (0172) 3501264 ab 19 Uhr.

Güterwagenhits Ep. IV: 9 - 13 EUR + Vers. Liste anfordern. Fabrikate: Fleischmann, Roco, Electrotren (H0) aus Samml. Ralf Zimmer, Am Hutgraben 27, 02929 Rothenburg. Fax/ Tel. (035891) 35815 mobil: (0162) 3257643

Verkaufe von Roco: BR 16/BBO 250,- EUR, S 3/6 in Blau mit Sound 270,- EUR, von Trix ein Wagen-Set 5-teilig (Luxuszug 1910) 160,- EUR, alles 2-Leiter. Gerald Nestmann, Stadtgutstr. 12, 08412 Werdau, Tel. (03761) 81351

Dampflok-Sammlung, 2-Ltr. zu verkaufen, Trix BR 01, BR 18, BR 42, Flm. BR 01 1361, BR 41, 1364G, BR 41, 1364, BR 03.10, M + F Öltender schw., BR 01 m 5achs., Märkl. BR01 (F800) Mä-Hamo BR 44, Pico BR 23 o. Tender, M + F Baus. BR 19, BR 45 f. Bastl. Klaus Füngers sen., Am Volkspark 43a, 59269 Beckum, Tel. (02525) 4108 + Fax. Listen gegen frank. Rückumschlag

Verkaufe: Trix-Staubsilo-Wagen-Set 23992, Fleischm.-Tiefladewg. 5217, Betonröhre sowie Post-Museums-Wg. 2001 (Märklin 42358) Reinhardt Peter, Siedlerweg 1, 89290 Buch, Tel. (07343) 6829

Verkleinere meine Märklin-H0-Sammlung, alles unbespielt, OK. 33186, S 3/6 Dampf, blau, König Ludwig 158,-; 34121 P2 II Reinheim 150,-; 41071, 3 Wagen König Ludwig 90,-; 34080 Theaterkasse Neuschwanstein, Insider BR 10 250,-;3339 150,-; 33591 Ae 8/14 150 Jahre Schweizer Bahnen 310,-; 30159 Insider Krokodil-Serie C 6/8 400,-; 3358 105,-; 3425 150 J. Jubiläum 1995 148,-;34060 148,-; 33182 130,-; 39601 212,-; 34475 BR E 69 120,-; 34210 V 140 DB 200,-; 34642 178,-; 39370 250,-; 0463 Brawa Köf II Quelle Werkslok 130,-; 3451 178,-; 83307 150,-; 3518 150,-; 34971 Tölz 270,-; 43982 100,-; 84212,-; 26350 Adler Insider 2000 480,-; 2881 Kaiserzug 815,-; 2960 127,-; 4289 Wagenset Tegernsee 76,-; 7 Stück Museumswagen, 1995 - 01 250,-; 4 Museumswagen je 1 x 1995 - 97 - 98 - 99 je 35,-; 50 Stück Werbe-LKW, verschiedene 120,-; Porto + Verpackung 5,- EUR Günther Domin, Buchbergstr. 24, 63450 Hanau, Tel. (06181) 33151 ab 18 Uhr, Handy 0173/3234763



„Nu isses aber gude“: *Max Schwertfeger wirkt leicht ungeduldig. Da soll er doch den ganzen Güterwaggon wieder ausräumen, bloß damit Benno Schr*



ür seinen Chef, den dicken Meister Ötte, die besten Bretter an Land, respektive auf die Ladepritsche ziehen kann. Motto: „Null-e-Astlöcher nemmer nich!“

Foto: Markus Tiedtke; Modellbau: Andreas Trinschek

Verk. Nohab MAV 45,- EUR, Dosto 4tlg., creme/blau m. Steuerabteil 50,- EUR. Jörg Ludwig, Schneeberger Str. 2, 08324 Bockau Tel. (0177) 3224880, Mo. - Fr.

H0-Vitrinenmodelle: DB Ep. III: BR 94 1730, 91 1301, E 18 24, E 71 28; DB Ep. IV: 35 x E-Loks der BR 103, 110, 111, 112, 114, 117, 118, 140, 1445, 150, 151, 181, 191, 194; 078 211-0; ÖBB: 1042 017-2, 1141.05; SBB: Ae 6/6 11445, Re 4/4 Bahn 2000/10101/10102/10103, Krodkod.-Set 43023; BW-Minitank: 825, 826, 827, 835. Liste: Klaus Knorr, Herrngasse 1a, 96237 Ebersdorf, Tel. (09562) 3444

Triebwagen-Sammlung zu verkaufen 2-Ltr. Roco ES85 f. Mä., Flm. 1371, 2-t. 1371 unlachkiert, 1370 r/b, Trix inter oder Express, VT 08, ELD rot, VT 75 alt, VT 50 rot, VT 20/58 ohne Adler, 4-teil., Heinzel ETA 177, rot, 2-teil. ETA 178 r/b, 3-teil., Elmo ET 403, 4-teil., Liliput Wien, VT 25, rot, blau, grün, M + F ET 85. Klaus Füngers sen., Am Volkspark 43a, 59269 Beckum, Tel. (02525) 4108 + Fax

Trix-Fine-Art: PR. T-16 Art.-Nr.: 22534 und Sächsische HVHTV Nr. 22534 jew. 750 EUR. Lima-Wehrmacht günstig. Neidhart, 72510 Stetten, Heribert Neidhart, Kolpingstr. 18, 72510 Stetten, Tel. (07573) 1219

Verk. ca. 50 Jahre alte Piko-Loks, in gutem Zustand. BR 23 70,- EUR, 50 55,- EUR, 80 35.- EUR, 81 60.- EUR, E 44 40,- EUR, V 130 grün VT 135 35,- EUR, VT 185 45,- EUR, V 100 35,- EUR, V 118 50,- EUR, BN 150 25,- EUR, BR 99 Herr 100,- EUR, Mä. 89 30,- EUR. Ehrenhardt Garbisch, Carl-Schorlemmer-Ring 27, 06122 Halle, Tel. (0345) 8055946

Verkaufe gegen Gebot: Märklin F 800, Top-Zustand. Telefon + Fax: (030) 7856002

Auflösung H0-Anlage, 2L, Ep. III/IV, 46 Triebfahrz., 52 Pers.wagen, üb. 100 Güterwg., Volker Boehlk, Zeltberg 35, 21339 Lüneburg, Tel. (04131) 38563

Verkaufe 6 St. Roco 3Y-Wagen, Sonderzug Deutsche Weinstraße, nur 100 EUR. Alfred Lang, Sucystr. 2, 74321 Bietigheim, Tel. (07142) 65032

Aus Trix-Expr.-Anl. u.-Samml.-Aufl. viele Wagen u. Zubehör zu verk., z. T. Raritäten, Liste m. Freiumschl. 1,12 EUR anfordern. Tel. (05632) 5471 ab 18 Uhr

Märklin-Kohlenwag.-Set 46030 90 EUR, Trix-Kesselwag.-Set Shell 23809 40 EUR, Flm.-Regio-Wag. 5143 + 5145 zus. 75 EUR. Tel. (07258) 7303 abends

Märklin H0 digital, komplette Anl. control unit + Trafo (neu), 2 Digital-Loks, Wagen, K-Gleise, Signale, Schalter, 1 Trafo (alt), Beleuchtung usw. Info unter Tel. (04956) 4216

H0: Verk. Lima: RE 6/6, rot, F. 75,- EUR od Tausch gg. grüne RE 6/6, 6-achs. Diesellok MAK DE 1024/BR 240-002-4, Wappen Westerland F. 45,- EUR. Piko: Dispo E-Lok, gelb/silber, Hobby-Ausf. F. 40,- EUR. Lima: Triebwagen ET 515, blau!/beige mit roten Tauschtüren (Original Lima) F. 35,- EUR. Alles Bestzustand, neuwertig u. mängelfrei. Tel. (06126) 4929

DRG 01, 03, 05, 310, 41, 42, 50, 52, 52 Kondens, 86, in Sommer + Wintertarnung + Splitterschutz, 05-Olympiade 36, U-Boot-Transportzug (3 Teile), Lazarettwagen Sommertarnung GR 28, Panzertransportzug (4 Teile), Jagdpanther, Sommer- + Wintertarnung, V2-Raketenbatterie, Sommer- + Wintertarnung (7 Teile) I52-Transport, Sommer- + Wintertarnung (3 Teile), Pionier-Bergezug (5 Teile, Sommer- + Wintertarnung. Tel. (035771) 64433 Fax: (035771) 64434

Gelegenheit: Roco-TEE-Dieseltriebzug BR 601, 7teilig m. Innenbel. 75 EUR. Tech. + optisch einwandfrei, zu verk. Tel. (07258) 7303 abends

Alle Tipps zu Kleinanzeigen

So bezahlen Sie:

1. Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen, oder ...
2. Verrechnungsscheck beilegen, oder ...
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.**
   Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben.
   Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag!
   Briefmarken können nicht angenommen werden.

Bitte beachten:

- Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.
- Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.
- Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht.
  Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken.
Die Redaktion erreichen Sie mit
redaktion@modelleisenbahner.de
und die Anzeigenabteilung mit
anzeigen@modelleisenbahner.de

Trix Express: Dampflok 01, rot/schwarz, DB, 200,- EUR und DRG rot/schwarz 200,- EUR. Dampflok 01 International DB 140,- EUR. Tel. (02154) 6668

Neu, unbespielt, Originalkarton: Märklin, Cargosprinter 34090, Kombi-Rail- Transportsystem (je 5 Wagen) 48045 + 48046, MM-Jubiläumslok 2000, Nr. 33042. Alle Preise VHB. Abends ab 19 Uhr: Tel. (07741) 670368 oder Fax: 809973 **G**

Einzelstück E 44 Bw München 1930 2motorig, grau/Piko; 20 Lichtsign. 40,-; H0e- Rollwg.; 20 Tastenpulte 49,-; Car-System; Auto-Trans; Liliput-Oberlicht; Flm.-Abteilwagen. Tel. (03473) 814610

Modell Eisen Bahner

Ihre private Kleinanzeige: 5 Zeilen für nur 5,- €



So geben Sie Ihre Anzeige auf:

1. Coupon (oder Kopie davon) faxen: (07524) 9705-45
2. Anzeigentext formlos per Brief oder Fax schicken
3. Coupon (oder Kopie davon) per Post schicken an:

MEB-Verlag,
Anzeigenabteilung,
Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee



ANZEIGEN-BESTELLCOUPON

Die Anzeige ist ☐ **gewerblich** (pro Druckzeile 2,66 € + MwSt.) Gewerbliche Anzeigen werden mit „G" gekennzeichnet
☐ **privat** (je 5 Zeilen pauschal 5,- €. Beispiel: 1 - 5 Zeilen = 5,- €, 6 - 10 Zeilen = 10,- € usw.)
☐ **eine Chiffre-Anzeige** (Gebühr zusätzlich 8,- €)

Gewerbliche Anzeigen bitte per Lastschrift bezahlen oder Rechnung abwarten.

Der Text soll in der Rubrik

1 ☐ Verkauf allgemein	15 ☐ Verkauf Loks + Wagen N & Z	30 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude TT	70 ☐ Verkauf Bücher + Zeitschriften
2 ☐ Ankauf allgemein	16 ☐ Ankauf Loks + Wagen N & Z	31 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude TT	75 ☐ Ankauf Bücher + Zeitschriften
5 ☐ Verkauf Loks + Wagen H0	20 ☐ Verkauf Loks + Wagen allg.	35 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude N & Z	80 ☐ Verkauf Fotos + Dias
6 ☐ Ankauf Loks + Wagen H0	21 ☐ Ankauf Loks + Wagen allg.	36 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude N & Z	85 ☐ Ankauf Fotos + Dias
10 ☐ Verkauf Loks + Wagen TT	25 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude H0	40 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude allg.	88 ☐ Urlaub
11 ☐ Ankauf Loks + Wagen TT	26 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude H0	41 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude allg.	90 ☐ Dies + Das
			95 ☐ Börsen + Auktionen

_______ **mal ab der nächstmöglichen Ausgabe erscheinen.** (Nach Anzeigenschluss eintreffende Anzeigen werden im nächsten Heft veröffentlicht.)

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon usw. in die Kästchen eintragen. Sie zählen bei der Berechnung mit. Wegen Fettdruck und unterschiedlicher Zwischenräume gibt es eventuell Abweichungen zwischen Coupon und gedruckter Anzeige.

Name/Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

LKZ/PLZ/Ort

Telefon inkl. Vorwahl   Fax

Ich bin Abonnent ☐ Ja ☐ Nein

☐ Den Betrag von € _______ buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) ab. (Gilt nicht für Ausland).

Konto-Nummer

Bankleitzahl

Bank

☐ Betrag über € _______ liegt in bar / als Scheck bei.

Datum, Unterschrift

An der Linie ausschneiden – dann passt der Coupon aufs Fax!

In diesen Fachgeschäften erhalten Sie den MODELLEISENBAHNER

Die Übersicht enthält nach Postleitzahlen geordnet alle Modellbahn-Fachgeschäfte, die in ihrem Sortiment den MODELLEISENBAHNER führen. Rufen Sie uns bitte an, wenn Sie auch auf dieser Seite aufgeführt werden wollen.

Telefon (07524) 9705-0, Fax (07524) 9705-45

PLZ-Gebiet 0

- **01069 Dresden:** Lokpavillon Dresden, Friedrich-List-Platz 2;
- **01108 Dresden:** Körner Modellbahn, Königsbrücker Landstr. 372;
- **01237 Dresden:** Modellbau Peter, Reicker Str. 104;
- **01277 Dresden:** Bufe-Fachbuchzentrum Eckard Rose, Reinhold-Becker-Str. 28; Modelltechnik Großbahnen, Oehmestraße 16;
- **01307 Dresden:** Tan Modellbau u. Modelleisenbahnen, Pfotenhauerstr. 66;
- **01326 Dresden:** Der Modelleisenbahnladen Saase u. Leuteritz GbR, Pillnitzer Landstr. 242; Modellbau + Bastlerbedarf, Friedrich-Wieck-Str. 8;
- **01445 Radebeul:** Modelleisenbahnen Klaus Grundkötter, Hauptstr. 22;
- **01468 Moritzburg:** Eisenbahnladen, Schloßallee 27; n 01558 Großenhain: Modellbahn und Modellbau, Meißnerstr. 16;
- **01594 Boritz:** Modell Shop Bernd Werner, Leckwitzer Str. 8;
- **01662 Meißen:** Modell- u. Technik Meißen, Gerbergasse 7; n 01773 Altenberg: Elektro Rode Modelleisenbahnen, Rathausstr. 24;
- **01796 Pirna:** Modellbahnen + Modellbau, Dohnaischer Platz 6 A;
- **01773 Altenberg:** Elektro-Rode, Rathausstr. 24;
- **01809 Heidenau:** Hobby Boutique, Ernst-Thälmann-Str. 4;
- **01844 Neustadt:** Spielzeugland Sick, Karl-Marx-Str. 2;
- **01896 Pulsnitz:** Modelleisenbahn Modellbau Service A. Jünger, Julius Kühn Platz 9;
- **01904 Neukirch:** Klein-Technik Hobby-Treff Inh. Ortrun Kaufer, Hauptstr. 44 b;
- **01936 Königsbrück:** Modellbau Pofand Modelleisenbahnen, Alte Poststr. 7;
- **02708 Löbau:** Spielzeugland Inh. Marlies Reuss, Rittergasse 3;
- **02730 Ebersbach:** Modellbahn-Boutique Inh. Bärbel Siller, Löbauer Str. 11;
- **02763 Zittau:** Bahn + Modell Fichte & Lenk GmbH, Markt 20; Haltepunkt, Techn. Spielwaren u. Modellbahn, Inh. Jähne und Teichgräber, Reichenberger Str. 32;
- **02826 Görlitz:** Modell Bahnhof, Inh. Ingolf Feldt, Nonnenstr. 13;
- **02994 Bernsdorf:** Modelleisenbahn/Spielwaren, Dresdner Str. 26;
- **03048 Cottbus:** Böcking & Sohn Modelleisenbahnen + Modellbau, Vetschauer Straße 70;
- **04109 Leipzig:** Herrmann Modellbahnen, Burgstr. 4;
- **04159 Leipzig:** Spiel + Hobby Station Nütz, Georg-Schumann-Str. 248
- **04229 Leipzig:** Modellbahnfachgeschäft A. Nitsche, Altranstädter Str. 44; Schwarz-Modelleisenbahnen, Walter-Heinze-Str. 9;
- **04277 Leipzig:** Bahn + Hobby Günsel, Karl-Liebknecht-Str. 152;
- **04289 Leipzig:** Modellbahnen Karsten Klinger, Prager Str. 275;
- **04315 Leipzig:** Dirk Bertram, Wurzener Str. 4;
- **04318 Leipzig:** Bernd Missler Spielwaren u. Modellbahn, Martinstr. 3;
- **04509 Delitzsch:** Modellbau Sebastian, Bismarckstr. 9;
- **04736 Waldheim:** Hofmann's Hobby-Shop, Niederstadt 27;
- **06108 Halle/Saale:** Modellbahnstation Inh. Stefan Ullrich, Kleine Ulrichstr. 19;
- **06110 Halle:** Modellbahncenter Minich, Lutherplatz 11 (a. Wasserturm);
- **06114 Halle/Saale:** Spielwaren u. Modellbahnen Halle GbR, Große Brunnenstraße 63;
- **06116 Halle:** Modellbahnen Hoffmann, Delitzscher Str. 112;
- **06217 Merseburg:** Fröhlich's Modellbahnstudio Inh. Ilona Fröhlich, August-Bebel-Str. 54;
- **06231 Bad Dürrenberg:** TT-Modellbahnstübchen, Ostrauer Str. 13;
- **06268 Querfurt:** Hobby-Shop, Merseburger Str. 11;
- **06406 Bernburg:** Bernburger Modellbauladen, Liebknechtstr. 10;
- **06484 Quedlinburg:** Modellbahn-Service Dietrich Steinbrink, Pölkenstr. 24;
- **06525 Sangerhausen:** Spielwaren Schwabe, Ulrichstr. 7 (Am Kino);
- **06528 Oberröblingen:** Spielwaren - Modelleisenbahn, Inh. Jörg Rubelowski, Haupstr. 65;
- **06547 Stollberg:** Der Modellbahnhof W. Gumiak & Partner GbR, Bahnhof 1;
- **06556 Artern:** Hoffmann Elektrotechnik u. Modelleisenbahn, Puschkinstr. 34 ;
- **06618 Naumburg:** Modellbahneck Wolfgang Ethner, Freyburger Str. 4;
- **06667 Weißenfels:** Modellbahn Ehrhardt, Beuditzstr. 2 A;
- **06749 Bitterfeld:** Modelleisenbahn-Center, Walther-Rathenau-Str. 45;
- **06774 Söllichau:** TT-Host-Modellbau Neumann & Riethdorf GbR, Bergstr. 23;
- **07318 Saalfeld (Saale):** Saalfelder Lokschuppen Modellbahn& Zubehör, Bahnhofstr. 6;
- **07381 Pößneck:** Günthers, Inh. Margit Günther, Neustädter Str. 75;
- **07607 Eisenberg:** Modellbahnshop, Inh. Heinz Marek, Steinweg 18;
- **07937 Zeulenroda:** Modellbahn-Modellbau Inh. M. Schuster, Schopper Str. 31;
- **07980 Berga/Elster:** Papier-Büro-Spiel-Modellbahnen H. Kretzschmar, Bahnhofstr. 19;
- **08107 Kirchberg:** Spielwaren u. Elektroartikel mit Modellbahnen und Service, Torstr. 2;
- **08223 Falkenstein:** Falkensteiner Modellbahnstube, Hauptstr. 32;
- **08262 Tannenbergsthal:** Modellbahnwelt Albert, Waldhäuser Str. 4 a;
- **08280 Aue:** C. A. Schieck Modelleisenbahnfachgeschäft, Auerhammer Str. 1;
- **08289 Schneeberg:** Modelleisenbahn, Fachgeschäft & Service, Kleinserienmodell, Peter Lorenz, Stollnhof 1;
- **08297 Zwönitz:** Modellbahn + Zubehör Olaf Günther, Siedlungsstr. 8;
- **08468 Reichenbach:** Modellbahn Müller, Zwickauer Str. 219;
- **08468 Reichenbach:** Modellbahn-Spitzner, Albertistr. 16;
- **08523 Plauen:** Modellbahn Rösner, Thomas-Mann-Str. 14; Modellbahnfachmarkt Plauen, Neuendorfer Str. 145;
- **09127 Chemnitz:** Modellbahn-Center Jennert, Augustusburger Str. 249;
- **09212 Limbach-Oberfrohna:** Modellbahnladen Susanne Sabsch, Querstr. 17; Werner Hartig, Chemnitzer Str. 72;
- **09326 Geringswalde:** Modellbahnhof Hobby+ Spiel, Dresdener Str. 39;
- **09366 Stollberg:** Modellbahnen Junghanns, Rudolf-Breitscheid-Str. 17;
- **09419 Thum:** W. Oelmann Inh. Ralf Oelmann, Greifensteinstr. 5;
- **09456 Annaberg-Buchholz:** Modellbahn Gudrun Höber, Bärensteiner Str. 72;
- **09465 Neudorf/Erzgebirge:** Fahrkartenstüb'l im Bahnhof Neudorf, Am Bahnhof 6 c;
- **09496 Marienberg:** Modell u. Bahn, Zschopauer Str. 11;

PLZ-Gebiet 1

- **10318 Berlin:** Modellbahnbox Karlshorst, Treskowallee 104;
- **10405 Berlin:** Modellbahnen a. Königstor Inh. S. Teich, Greifswalder Str. 2;
- **10409 Berlin:** Modellbahn u. Modellbau Fliegender Hamburger, Inh. Detlef Appel, Erich-Weinert-Str. 142;
- **10437 Berlin:** Modelleisenbahnen Lothar Fohringer, Kopenhagener Str. 73;
- **10589 Berlin:** Modellbahnen a. Mierendorffplatz GmbH, Mierendorffplatz 16;
- **10627 Berlin:** Toto's Eisenbahnladen Michael Dümchen, Pestalozzistr. 28;
- **10711 Berlin:** Schiffs- u. Modellbahn-Studio, Joachim-Friedrich-Str. 22-23;
- **10717 Berlin:** Der Lokvogel Modelleisenbahnen + Zubehör, Holsteinische Str. 44; Zentral-Station An- und Verkauf, Güntzelstr. 39;
- **10789 Berlin:** Micha's Bahnhof, Nürnberger Str. 24 a; Modellbahnen Turberg, Lietzenburger Str. 51;
- **10827 Berlin:** Hajo's Spielzeugland, Kolonnenstr. 5 - 6; Helma's Lokschuppen, Crellestr. 2;
- **10967 Berlin:** Der Modellbahner am Zickenplatz, Boppstr. 7;
- **12051 Berlin:** Hardenberg LGB-Station Modell-Großbahnen, Siegfriedstr. 1;
- **12105 Berlin:** Modellbahn-Pietsch GmbH, Prühßstr. 34; Peter Gierke Modelleisenbahn+Spielzeug An- und Verkauf, Suttnerstr. 2;
- **12109 Berlin:** Modellwelt, An- u. Verkauf von Modelleisenbahnen, Mariendorfer Damm 45;
- **12109 Berlin:** Tabak & Mehr Shop, Inh. Mark Buhlin, Mariendorfer Damm 14;
- **12157 Berlin:** Eisenbahnen Vogelbusch Ankauf & Verkauf, Cranachstr. 9;
- **12163 Berlin:** Lokschuppen, Markelstr. 7;
- **12621 Berlin:** Modellbahn-Sachse, Planitzstr. 9;
- **12689 Berlin:** Modelleisenbahnen Barbara Krüger, Wittenberger Str. 68;
- **13088 Berlin:** Modellbahntreff Fritko, Smetanastr. 10;
- **13189 Berlin:** Modelleisenbahnen Pankow Volker Ochs, Berliner Str. 48;
- **13359 Berlin:** Modellbahn Brause, Inh. Mareike Biggam, Koloniestr. 143/Osloer Str.;
- **13581 Berlin:** Hobby Schult Technik, Klosterstr. 13 A;
- **14169 Berlin:** Modellbahnen in Zehlendorf B. Retzlaff, Berliner Str. 37;
- **14467 Potsdam:** Modellbahnen in Potsdam a. d. Fußgängerzone, Jägerstr. 20;
- **14469 Potsdam-Eiche:** Phillips Modellbahnhof, Kaiser-Friedrich-Str. 89;
- **14712 Rathenow:** Sandbrink, Berliner Str. 1;
- **14770 Brandenburg:** HS Modellshop, Ritterstr. 83;
- **15230 Frankfurt/Oder:** Spielzeugfachgeschäft Heike Bühmann, Karl-Marx-Str. 179;
- **15344 Straußberg:** Modellbahnbörse Lo(c)kschuppen, Lindenplatz 2;
- **15711 Königs Wusterhausen:** Modellbahnen & Mehr Inh. Ute Böhme, Weg am Krankenhaus 5;
- **15831 Mahlow:** Weichenläufer Modellbahnen, Bahnhofstr. 16;
- **15907 Lübben:** Spreewälder Bimmelguste Inh. Winfried Müller, Berliner Str. 4;
- **16225 Eberswalde:** Lok in-Roll out, Inh. Thiele und Hutfilz, Eisenbahnstr. 75;
- **16303 Schwedt/Oder:** Spielwarenfachgeschäft Brigitte Simon, Berliner Str. 135 B;
- **16321 Bernau:** Spielwarenfachhandel J. Bostedt u. D. Fischer, Breite Str. 13;
- **16352 Basdorf:** Hobbythek in Basdorf, Inh. Dieter Finster, Birkenstr. 83;
- **17033 Neubrandenburg:** Modellbahn & Modellbau, Inh. Harald Randel, Im Bahnhof Neubrandenburg;
- **17235 Neustrelitz:** Elektrohaus Winter, Glambeckerstr. 31;
- **17291 Prenzlau:** Spielwarenfachgeschäft B. Simon Inh. Salo Simon, Stettiner Str. 28;
- **17309 Pasewalk:** Modelleisenbahn & Modellbau Rast, Grabenstr. 4;
- **17438 Wolgast:** Modellbau und Hobby Wolgast, Wilhelmstraße 63;
- **17489 Greifswald:** Schildhauer-Modellbahn-Center, Schuhhagen 28/29-1.Etage;
- **18055 Rostock:** Modelleisenbahnen Schultz, Lange Str. 3;
- **18057 Rostock:** Modellbahn Schaft Inh. St. Hellwig, Friedhofsweg 2;
- **19053 Schwerin:** Bärenstark-Spielwaren u. Modellbahnen, Geschw.-Sch.-Str.9; Burgseegal: Thomas Glüsing Modellbau u. Eisenbahn, Mecklenburgstr. 5;
- **19243 Wittenburg:** Deja Spielwaren GmbH idee+spiel Fachgeschäft, Große Straße 12;
- **19322 Wittenberge:** Modelleisenbahnstudio Inh. M. Hintz, Lenzener Str. 75 D;

PLZ-Gebiet 2

- **20099 Hamburg:** Modell & Hobby HPA Schnellhaß GmbH, Lange Reihe 25; Modellbahn Kiste Inh. Manfred Wolter, Lange Reihe 17;
- **20255 Hamburg:** Modellbahnshop Beurich, Heussweg 70;
- **20354 Hamburg:** Kinderparadies Hamburg GmbH, Neuer Wall 7; Markscheffel & Lennartz Im Finnlandhaus, Esplanade 41; Wede Fachhandlung /im Hanse-Viertel, Grosse Bleichen 36 ;
- **21682 Stade:** Modellbahn-Wilhelmy, Fischmarkt 11;
- **22083 Hamburg:** Modellbahnkiste Wolter, Von-Axen-Str. 1;
- **22087 Hamburg:** Modellbahn Hesse, Landwehr 29;
- **22113 Oststeinbek:** Modellbahnen Oststeinbek Max Engel, Im Hegen 4;
- **22177 Hamburg:** Spiel + Hobby Haus Hartfelder, Bramfelder Chaussee 251;
- **22299 Hamburg:** Meyers Modellbahn Winterhude Spezialgeschäft f. Eisenbahn, Barmbeker Str. 171;
- **22393 Hamburg:** Modellbahn-Center Hamburg, Stadtbahnstr. 40;
- **22761 Hamburg:** Modellbahn Bahrenfeld Inh. E. Barthels, Bahrenfelder-Steindamm 68a;

22767 Hamburg-Altona: Modellbahnkiste Wolter, Ehrenbergstr. 72;

- **22848 Norderstedt:** Modellbahnstation Behm, Am Tarpenufer 6;
- **22880 Wedel:** Die Gartenbahn Inh. Dieter Gringel, Mühlenstr. 42;
- **23701 Eutin:** Janus Modellbahnen Inh. Karin Janus, Peterstr. 12;
- **23966 Wismar:** Modellbahn Börse, Dankwartstr. 52;
- **24103 Kiel:** Gleis 7 Inh. Dieter Köster, Waisenhofstr. 7-9;
- **24223 Raisdorf:** Modellbahnladen Stehr GmbH, Gutenbergstr. 52;
- **24558 Henstedt-Ulzburg:** Egon Wiegrefe Modellspielwaren, Middelweg 21;
- **25348 Glückstadt:** Meiners Hobby & Spiel GmbH, Gr. Kremper Str. 13;
- **25524 Itzehoe:** Spielzeug John, Feldschmiede 23;
- **25746 Heide:** Lütje Spielzeug & Computer, Süderstr. 4;
- **25813 Husum:** Loto-Toto-Zeitschriften, Süderstr. 1a;
- **26441 Jever:** André Hepner Modellbahnen, Frl.-Marien-Str. 6;
- **26603 Aurich:** Schüt + Duis Sport + Freizeit, Burgstr. 21-23;
- **26789 Leer:** Hobby-Shop, Bremer Str. 6;
- **28213 Bremen:** Modellbahn Welsch, Klattenweg 22/24;
- **28217 Bremen:** Modellbahn-Meyer Inh. Manfred Meyer, Bremerhavener Str. 73/75;
- **28237 Bremen:** Roland Modellbahnstudio GmbH & Co. A. Schuchardt + Partner, Gröpelinger Heerstr. 165;
- **28779 Bremen:** Modelleisenbahn u. Modellbauzentrale Bremen Nord, Besanstr. 111;
- **28865 Lilienthal:** Haar Modelleisenbahnen, Hauptstr. 92 + 96;
- **28870 Ottersberg:** Dodenhof ;
- **29225 Celle:** Bastel- u. Railway-Depot, Lauensteinplatz 7;

PLZ-Gebiet 3

- **30159 Hannover:** Karstadt Sport & Spiel, Große Packhofstr.;
- **30419 Hannover:** Train & Play, Herrenhäuser Str. 53;
- **30161 Hannover:** Im Gleisdreieck, Raschplatz 1E;
- **31135 Hildesheim:** Modellzentrum Hildesheim, Peiner Landstr. 213;
- **31177 Harsum:** Rupert Kreye Modellbahnzubehör, Kaiserstr. 49;
- **31224 Peine:** City Kaufhaus Knolle, Bahnhofstr. 2;
- **31515 Wunstorf:** Der Eisenbahn-Keller, Lange Straße 20-22;
- **31582 Nienburg:** Emil Twele, Langestr. 53;
- **32423 Minden:** Modellbahnen Born, Kaiserstr. 21;
- **33098 Paderborn:** Technik und Hobby Rainer Temme, Kamp 32;
- **33102 Paderborn:** Modellbahn-Modellbau MMZ Inh. W. Sester, Friedrichstr. 7;
- **33332 Gütersloh:** Modellbahnladen J. Weithöner, Kampstr. 25;
- **33602 Bielefeld:** Spiel und Hobby Brauns GmbH Abt. Modelleisenbahn, Feilenstr. 10 - 12;
- **33613 Bielefeld:** Geschenke-Eck Spielwaren, Gerh.-Hauptmannstr. 21;
- **33790 Halle:** Schoregge Modelleisenbahnen, Lange Str. 70;
- **34117 Kassel:** Modellbahn Oehler GmbH, Treppenstr. 9;
- **34123 Kassel: Spielwaren Walter Raabe, Leipziger Str. 153**
- **34133 Kassel:** Treffpunkt Eisenbahn, Altenbauner Str. 133;
- **34414 Warburg:** Modelleisenbahnen - Modellbau, Zur Diemelmühle 11;
- **35510 Butzbach:** Günter Schott Modellbahnen, A.W. Heilstraße 2;
- **35708 Haiger:** Modellbahnen, Flug- und Modellbau, Hüttenstr. 1;
- **37176 Nörten-Hardenberg:** Adolf Scheer, Lange Str. 95;
- **37213 Witzenhausen/Werretal; Hobby + Technik**
- **37235 Hessisch Lichtenau:** Kaufhaus Frank, Poststr. 12;
- **37308 Heilbad Heiligenstadt:** Roland Conrad Modelleisenbahn & Elektrotechn., Stubenstr. 11;
- **37431 Bad Lauterberg:** H. Schwickert GmbH & Co. KG Spielwaren, Hauptstr. 88-92;
- **37431 Bad Lauterberg:** LGB-Station, Südharzer Modellbahnschuppen, Uwe Bierwirth, Dammwiese 4;
- **37603 Holzminden:** Streicher Modelleisenbahnen Modellautos, Wilhelmstr. 32;
- **38100 Braunschweig:** Auto & Bahn, Modelleisenbahnen und mehr, Bäckerklint 3;
- **38100 Braunschweig:** Modellbahn-Center Tiebe, Marstall 16;
- **38104 Braunschweig:** Zaade Modellbahnelektronik, Ebertallee 71;
- **38124 Braunschweig:** Modellbahnen André Broders, Jenasteg 6;
- **38300 Wolfenbüttel:** Modellstube, Breite Herzogstr. 24;
- **38820 Halberstadt:** Modelleisenbahnfachgeschäft Bettina Hohmann, Friedrich-Ebert-Str. 34;
- **38855 Wernigerode:** Harzer Reise & Geschenkboutique im Hauptbahnhof Wernigerode, Schreiberstr. 51;
- **39104 Magdeburg:** Stock & Heinze GmbH Modelleisenbahnfachgeschäft, Otto-v.-Guericke-Str.9;
- **39124 Magdeburg:** Modellbahn-Voigt

Hugenottenstr. 10, hinter ehem. Poliklinik Nord;
• **39218 Schönebeck:** Fahrradgeschäft Ingo Klettke, Wilh.-Hellge-Str. 220;
• **39340 Haldensleben:** Ercosat Kommunikation-Modellbau-Elek., Gänsebreite 15;
• **39343 Süplingen:** Modelleisenbahnen Barbara Pfaffenholz, Bodendorfer Str. 6;

PLZ-Gebiet 4

• **40217 Düsseldorf:** Menzel's Lokschuppen & Töff Töff GmbH, Friedrichstr. 6;
• **40625 Düsseldorf:** Modellbahn Breuer, Alter Markt 14-15;
• **40721 Hilden:** Modellbahnladen Hilden Inh. Klaus Kramm, Hofstr. 12;
• **40878 Ratingen:** Modellbahn-Auto-Laden,Inh. Wolfgang Degen, Bechemer Str. 47
• **41236 Mönchengladbach-Rheydt:** Spielwaren Weiß, Hauptstr. 14;
• **41334 Nettetal:** Trienes, Grenzwaldstr. 15;
• **41460 Neuss:** Stellwerk Modellbau GmbH, Friedrichstr. 17;
• **41836 Hückelhoven:** B & T Modellspielwaren GbR, Gladbacher Str. 29;
• **42281 Wuppertal:** Modell-Eisenbahn-Club, Stütingsberg 45;
• **42281 Wuppertal:** Modellbahn Matschke, Inhaber Laag GmbH & Co. Vertriebs KG, Schützenstr. 90;
• **42289 Wuppertal:** Modellbahn Apitz, Heckinghauser Str. 218;
• **42697 Solingen:** Modellbahnbörse Koch u. Schui, Bonner Str. 26;
• **42699 Solingen:** Modellbahnhof, Merscheiderstr. 23;
• **44135 Dortmund:** Karstadt Sport & Spiel (Spielwarenabt.), Ostenhellweg 34;
• **44137 Dortmund:** Karstadt Dortmund Abteilung 268, Westenhellweg 30-36;
• **44141 Dortmund:** Der Lokschuppen Modellbahnen-Autoshop, Märkische Str. 227;
• **44287 Dortmund:** Modellbahntreff W. Tack-Braunmüller GmbH, Marsbruchstr. 133;
• **44809 Bochum:** Dau-Bo-Bahn/Dau-Modell, Herner Str. 278; Spielzeug-Paradies Wagner & Raschka OHG,Dr.-Ruer-Platz 6;
• **44879 Bochum:** Buchhandlung im Eisenbahnmuseum Bochum Dahlhausen, Dr.-C.-Otto-Str. 191;
• **45145 Essen:** Modellbahn-Ecke Inh. Ursula Aschmann, Berliner Str. 29;
• **45279 Essen-Steele:** Kracht & Cramer Modelltechnik GmbH, Ruhrau 46a;
• **45476 Mülheim/R.:** Sammlerscheune, Oberhausener Str. 143;
• **45479 Mülheim:** Modelleisenbahnen Euler, Grabenstr. 2;
• **46238 Bottrop:** Technoshop, Horster Str. 262;
• **46427 Emmerich:** Rail Art Video;
• **46483 Wesel:** Modellbahn Lübke, Caspar-Bauer-Str. 33;
• **47051 Duisburg:** Drehscheibe GmbH Bahn, Auto + Modell, Kuhstr. 8;
• **47638 Straelen:** Modellbau Seiler, Josefstr. 2;
• **47798 Krefeld:** Crefelder Lokschuppen, Breite Str. 60;
• **47803 Krefeld:** Hermann Modellbahnen Inh. Karl Heinz Hermann, Hülser Str. 128;
• **47829 Krefeld:** Modellbahnzentrum Uerdingen, Niederstr. 83;
• **48145 Münster:** WieMo Modellbahntreff, Warendorfer Str. 21;
• **48153 Münster:** Gierse GmbH Modelleisenbahnen, Hammer Str. 27; Modellbahnen Walter Licht GmbH, Hammer Straße 157;
• **49078 Osnabrück:** JB Modellbahn-Service GmbH Inh. Jürgen Bergschneider, Lotter Str. 16;
• **49356 Diepholz:** Wilhelm Stegmann Modellbahnen, Kohlhöfen 3;

PLZ-Gebiet 5

• **50226 Frechen:** Kiosk Parge, Freiheitsring 2;
• **50321 Brühl:** Buchhandlung Köhl, Kölnstr. 30;
• **50667 Köln:** SF-Spiel + Freizeit Handelsbetrieb GmbH, Schildergasse 46-48;
• **50827 Köln:** Lypold's Modellbahnen, Venloer Str. 664;
• **51105 Köln:** Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hachenburger Str. 20;
• **51107 Köln:** Lokstation Schmitz, Rösrather Str. 47;
• **51375 Leverkusen:** Modellbahn-Center Leverkusen, Bensberger Str. 80;
• **51379 Leverkusen:** Bw-Opladen Modelleisenbahnen, Düsseldorfer Str. 173;
• **51483 Bergisch Gladbach:** Eisenbahn und Modellbau Klaus Spisla, Mülheimer Str. 180;
• **51515 Kürten:** Eisenbahn u. Modellbau Klaus Spisla, Zum Wickchen 12;
• **51645 Gummersbach:** Eisenbahmuseum Dieringhausen, Hohlerstr. 2;
• **52062 Aachen:** Modellbahn-Center Hünerbein, Markt 11-15;
• **52134 Herzogenrath:** Modellbahn B. Reichert, Bicherouxstr. 5-7;
• **52372 Kreuzau:** Drügh's Modelleisenbahnen Inh. M. Schoddel, Kreuzauer Str. 59;
• **52441 Linnich:** Brumm & Dampf Inh. Klaus Schmidt, Rurstr. 32 A;
• **53111 Bonn:** Modellbahnstation Bonn, Rosental 52; Modellbahnland Bonn-Rhein-Sieg, Inh. Winfried Lucht, Stiftsplatz 5;
• **53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler:** Technik Fritz, Modellbau u. Eisenbahn, Wilhelmstr. 51-52;
• **53859 Niederkassel:** Müller's Modellspielwaren Shop, Spicherstr. 8;
• **55130 Mainz:** Weisenauer Modellbahnladen Harald Schuldes, Wormser Str. 91;
• **56070 Koblenz-Lützel:** Margot's Modelleisenbahnen, Schüllerplatz 10 - nähe alter Moselbrücke-;
• **56564 Neuwied:** Modellbahntreff K. Nesselhauf, Heddesdorfer Str. 50;
• **57076 Siegen:** Keßler's Ecke Modellbahnen - Modellautos, Inh. Kober, Siegstr. 24;
• **57399 Benolpe:** Modellbahnstübchen Karl-Heinz Heine, Bahnweg 3 - bei Palmen;
• **57439 Attendorn:** E. + H. Fleischmann, Niederste Str. 10;
• **58097 Hagen:** Hagener Hobby, Altenhagener Str. 18;
• **58135 Hagen (Haspe):** Lokschuppen Hagen-Haspe Modelleisenbahnen-Modellautos, Kölner Str. 23 (B 7);
• **58332 Schwelm:** Modellbahntechnik Engelbracht, Bahnhofstr. 14;
• **58452 Witten:** Fa. Franz Engel, Spielwaren/ Modellbahnfachabteilung, Ruhrstr. 26;
• **58511 Lüdenscheid:** Gustav Diels Nachf. Uhren-Schmuck-Lehrmittel, Werdohler Str. 5;
• **58553 Halver:** Modellbahn Betriebswerk Steinhauer, Von-Vincke-Str. 13;
• **58762 Altena:** IGE Altena, v.d. Uwe Aman;
• **59065 Hamm:** Kremers KG Spielwaren-Fachgeschäft, Oststr. 56;
• **59269 Beckum:** Spiel + Freizeit Stöwer Vedes-Fachgeschäft, Wilhelmstr. 35 - 37; Spielwaren Schermuly, Nordstr. 6;
• **59394 Nordkirchen:** Spiele-Zug, Bergstr. 14;
• **59457 Werl:** Angelika's Modellbahn- und Spielzeugbörse, Hammer Str. 44;
• **59555 Lippstadt:** Spielzeugland Kerstin, Spielplatzstraße 5-7;

PLZ-Gebiet 6

• **60311 Frankfurt:** Spielzeugkiste E. Häfner Nähe Konstablerwache, Kurt-Schumacher-Str. 31;
• **60431 Frankfurt:** PM Modellbau Inh. Ingrid Möller, Ginnheimer Landstr. 191-195;
• **63619 Bad Orb:** Peter Schauberger, Martinusstr. 16;
• **63654 Büdingen:** Modell + Technik Rainer Mäser, Bahnhofstr. 37;
• **63897 Miltenberg:** Modelleisenbahnen Seide GbR, Ankergasse 15 u. 22;
• **64283 Darmstadt:** Der Lokschuppen, Kirchstr. 18;
• **64720 Michelstadt:** Michelstädter Modellbahn-Treff, Braunstr. 14;
• **65183 Wiesbaden:** Spielwarenhaus am Markt, Ellenbogengasse 6;
• **65428 Rüsselsheim:** Speed Bewegung um Hobby, Inh. Jens Andree, Darmstädter Straße 12; Wenz Modelleisenbahnen und Zubehör, Karlsbader Str. 45;
• **65510 Idstein:** Modellbahn-Treffpunkt Homberg, Grunerstr. 16;
• **66333 Völklingen:** Eisenbahn-Ecke, Karolingerstr 15;
• **66589 Merchweiler:** Modellbahn-Hobbycenter-Saar, Auf Pfuhlst/Gewerbegebiet;
• **67069 Ludwigshafen:** Modell- & Spielecke Inh. Karsten Neubauer, Friedrichstr. 2;
• **67071 Ludwigshafen:** Spielwaren-Fachgeschäft Werst, Schillerplatz 1;
• **67112 Mutterstadt:** Spielwaren Weinacht, Neustadter Str. 28;
• **67227 Frankenthal:** Modellbahn & Spiel Jürgen Diehl, Kopernikusstr. 16;
• **67655 Kaiserslautern:** DiBa-Modellbahn Inh. Divivier, Eisenbahnstr. 55;
• **67806 Rockenhausen:** Schloyer Modellbahnfachgeschäft Inh. Axel Voigt, Kreuznacher Str. 9;
• **68259 Mannheim:** Roland Botsch, Ziethenstr. 54;
• **68309 Mannheim-Käfertal:** Modellbahn Treff, Dürkheimer Str. 20;
• **68519 Viernheim:** HobbyKit, Heidelberger Str. 48;
• **69214 Eppelheim:** Modellbahnen Schuhmann, Schützen-/Ecke Richard-Wagner-;

PLZ-Gebiet 7

• **70173 Stuttgart:** Spielwaren Kurtz Spiel & Freizeit, Marktplatz 10;
• **70176 Stuttgart:** Stuttgarter Eisenbahn-Paradies Inh. Gunter Heck, Leuschnerstraße 35;
• **70178 Stuttgart:** Modelleisenbahn-Center W. Schüler, Christophstr. 2/Ecke Tübinger Str.;
• **70329 Stuttgart:** Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Im Bahnhof 1 Obertürkheim;
• **70569 Stuttgart:** TT-Hobby 33, Schwarzwaldstr. 33;
• **71032 Böblingen:** Eisenbahn- und Modellbau Köngeter, Poststr. 44;
• **71272 Renningen:** Firma Kauffmann Radsport und Spielwaren GmbH, Leonberger Str. 8;
• **71272 Renningen:** HS Modellbahntechnik, Weil der Städter Str. 21, 71272 Renningen
• **71334 Waiblingen-Beinstein:** Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Biegelwiesenstr. 31;
• **71672 Marbach:** Adolf Schnabl Modellbahn - Elektroartikel, Marktstr. 35;
• **72127 Kusterdingen:** GK Modellbau, Weingartshalde 10;
• **73207 Plochingen:** Bahn + Spiel Inh. Eckart Kühner, Urbanstr. 10;
• **73479 Ellwangen:** Modellbahnstube J. Klewenhagen, Marienstr. 44;
• **73630 Remshalden:** E + E Elektro + Eisenwaren, Wilhelm-Enßle-Str. 40;
• **73660 Urbach:** EVA H. Colberg, Dieselstr. 16;
• **73760 Ostfildern:** VS Modellbau Ing. Volker Spieth, Königsberger Str. 94;
• **74072 Heilbronn:** Böttinger Spielwaren City-Süd-Center, Südstr. 88;
• **74613 Öhringen:** Spielwaren+Modelleisenbahnen Bauer, Marktstr. 7;
• **75172 Pforzheim:** Modellbahn Seyfried, Durlacher Str. 12;
• **75233 Tiefenbronn:** Modell-Bahn-Hennig, Schongauerstr.1;
• **75365 Calw:** Herzog, Lederstr. 16-20;
• **76133 Karlsruhe:** F. Wilhelm Döring Spiel + Freizeit + Hobby, Ritterstr. 5; Modellbahn Seyfried, Kronenstr. 24;
• **76137 Karlsruhe:** Eisenbahnlädle Jürgen Flößer, Augartenstr. 56;
• **76185 Karlsruhe:** Spiel und Freizeit, Greschbachstr. 3c;
• **76275 Ettlingen:** Pandi Spielshop GmbH, Karl-Friedrich-Str. 1;
• **76646 Bruchsal-Untergrombach:** idee + spiel Fachgeschäft Dieter Rachow, Büchenauer Str. 4a;
• **76684 Östringen:** Hees Elektrotechnik, Georgstr. 7;
• **78050 Villingen-Schwenningen:** Modellbahntreff Inh. Christoph Bernsee, Färberstr. 30;
• **78054 VS-Schwenningen:** RS-Modelleisenbahnen,
• **78056 Villingen-Schwenningen:** Zum Lokschuppen, Körnerstr. 3;
• **78462 Konstanz:** Spiel + Technik S. Klingeberger, Kreuzlinger Str. 1-3;
• **78713 Schramberg:** Hug Modellbautechnik, Berneckstr. 26;
• **79098 Freiburg:** Spiel + Hobby Hank GmbH, Bernhardstr. 12;
• **79102 Freiburg:** Die Modellbahn, Hildastr. 7;
• **79183 Waldkirch:** Benz Electronic Modellspielwaren, Damenstr. 20;
• **79312 Emmendingen:** Spiel+Technik Jürgen Kansten, Markgrafenstr. 22;

PLZ-Gebiet 8

• **80634 München:** Fachbuchzentrum Mario Stiletto, Schulstr. 19;
• **80992 München:** Modellbahnprofis Riffler & Ruhland OHG, Feldmochinger Str. 35;
• **81667 München:** Die Modelleisenbahn, Orleansstr. 33;
• **82110 Germering:** Günther F. Hödl Modellbahnen, Otto-Wagner-Str. 4;
• **83352 Altenmarkt:** Modell-Eisenbahnen Brigitte Maier, Traunsteiner Str. 4;
• **84307 Eggenfelden:** Modellbahnen von A bis Z Roland Steckermaier, Landshuter Str. 14;
• **84375 Kirchdorf:** Toys + Tech J. Beicken Modellspielwaren, Robert-Bosch-Ring 4;
• **85354 Freising:** Dutsch GmbH, Untere Hauptstr. 50;
• **85368 Moosburg a.d. Isar:** Tabakbörse Holmes (im MiniMal), Neue Industriestr. 7;
• **85764 Oberschleißheim; Eisenbahnparadies Oberschleißheim, am Fohlengarten 10 B**
• **88131 Lindau:** Spiel&Hobby Koch, Storchengasse 3;
• **88601 Messkirch:** O. Veeser Inh. Oskar Häuptle, ;
• **88630 Pfullendorf:** Der Spielzeugladen Jürgen Heilig, Hauptstr. 22;
• **89073 Ulm:** Spielwaren Sindel GmbH & Co. KG, Neue Str. 77;
• **89275 Thalfingen:** Spielwaren Schäfer, Ulmerstr. 2;
• **89537 Giengen:** Die Bahnbude Ekkehart R. Krause, Bahnhofstr. 24 + 29;

PLZ-Gebiet 9

• **90402 Nürnberg:** Buchhandlung Emil Jakob, Hefnersplatz 8; Eisenbahn Dörfler, Färberstr. 34-36; Modellbahn Schweiger, Färberstr. 11 im Maximum;
• **90419 Nürnberg:** Modellbahn Ritzer, Bucher Str. 109;
• **90459 Nürnberg:** Modellbahn Dietrich, Peter-Henlein-Str. 39; Modellbahntreff Inh. R. Gumpp u. K. Hertel, Wölkernstr. 34;
• **90762 Fürth:** Der Lokschuppen Inh. Thomas Friedel, Bahnhofplatz 8b;
• **91054 Erlangen:** Der Modellbahnladen Inh. Wolfgang Lind, Friedrichstr. 41; Krische-Mencke-Blaesing Universitätsbuchhandlungen, Universitätsstr. 16;
• **92729 Weiherhammer:** Modellbahn Weber, Am Bildbaum 26
• **94061 Waldkirchen:** Erwin Pollner, Marktplatz 10;
• **94161 Ruderting:** Modellbahnhaus Rocktäschel, Attenberg 1;
• **94315 Straubing:** Modellbahnen Kempt, Innere Frühlingstr. 2;
• **95028 Hof/Saale:** Hofer Lokschuppen Exklusive Modellbahnen, Bahnhofstr. 25;
• **95615 Marktredwitz:** Hans Hofmann Modellbahn-Börse, Markt 46;
• **96215 Lichtenfels:** Modellbahn Treff Inh. Horst Poltermann, Bahnhofstr. 12;
• **97437 Hassfurth:** Modellbau Kelling, Hofheimer Str. 11;
• **97828 Marktheidenfeld:** Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Untertorstr. 12;
• **97842 Karbach:** Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Bergstr. 14;
• **98530 Dillstädt: Modellbahn-Shop Pabst, Übernrohrerweg 4 A**
• **98574 Schmalkalden:** Modellbauzentrum Weidenbrunn, Gothaer Str. 32;
• **98617 Meiningen:** M&S Modellbahnshop, Utendorferstr. 12;
• **98693 Ilmenau:** Gleis 3 Modellbahnfachgeschäft, Pfortenstr. 31;
• **99084 Erfurt:** Haus des Buches Carl Habel GmbH, Anger 7;
• **99086 Erfurt:** bahn & auto Inh. D.-L. Endter, Magdeburger Allee 149;
• **99310 Arnstadt:** Modellbau-Welt, Matthias Henning, Erfurter Str. 39
• **99423 Weimar:** Modellbau u. Hobby Center Nitschke, Schwanenseestr. 56;
• **99510 Apolda:** Modelleisenbahn u. techn. Spielzeug, Utenbacherstr. 41;
• **99610 Sömmerda:** Lokschuppen Sömmerda Inh. Axel Stadelmann, Karl-Marx-Str. 2; Modellbau & Kreatives, Weißenseer Str. 4;
• **99752 Bleicherode:** Modellbau Grosch Bleicherode Modellbaufachgeschäft, Obergebraer Str. 25;
• **99867 Gotha:** In der City, Mönchelsstr. 23; Modellbahnfachhandel, Leinastraße 81;

Belgien

• **7850 Edingen/Enghien:** Jocadis sprl Trains & Trams Miniatures, Rue de Bruxelles, 53 Brusselst;

Dänemark

• **2860 Söborg:** Loko-Dan Import Leif Lise, Buddingevej 229;

Frankreich

• **75009 Paris:** Transmondia Librairie Ferroviaire, 48 Rue de Doval;

China

• **Hong Kong:** Port-Link (Pacific) LTD., Unit A, 7/F, Kwai Shun Industrial Centre North, No. 51-63 Container Port Road, Kwai Chung;

Niederlande

• **2283 VJ Rijswijk:** De Wapstad Treinen & Modelbouw, Huis te Landelaan 462;
• **4845 CE Wagenberg:** De Spoorbrug Gerda en Jaap Bergmans, Dorpstraat 2;
• **5614 GB Eindhoven:** Treinhobby Speyer, Rozemarijnstraat 14 A;
• **9466 PG Gasteren:** Locomotion-Spoorwegmodelbouw, Westeinde 21;

Österreich

• **1060 Wien:** Memoba Inh. Oliver Veith, Aegidigasse 5;
• **1070 Wien:** Hobby-Sommer Modellbaugesellschaft m.b.H., Neubaugasse 26;
• **4810 Gmunden:** Modellbahnecke, Bahnhofstraße 43;
• **4563 Micheldorf:** Hobby- und Modellbau Werl, Parkweg 3;

Schweden

• **14222 Trangsund:** Jeco AB Wholesale-Distribution, Edbovagen 22;
• **21144 Malmö:** Frank Stenvalls Förlag, Föreningsgatan 12;

Schweiz

• **2543 Lengnau:** Morep AG Modellbahnen, Jurastr. 12 A;
• **4051 Basel:** Beltrami Nachf. R. und S. Baumann, Spalenvorstadt 22;
• **4053 Basel:** Zum Lokschuppen AG, Dornacherstr. 23;
• **5432 Neuenhof:** Tivoli Hobby u. Modellbahnen AG, Züricher Str. 156;
• **8055 Zürich:** Gubelmann Modellbau, Friesenbergstr. 110;

Tschechische Republik

• **11000 Praha:** Pragomodel-Model Railroad Minishop, Klimentska 42;
• **12000 Praha 2:** Zum Eisenbahnkönig, U krále zeleznic, Mánesova 42;

Ungarn

• **H-1084 Budapest:** Deak Modell Sport, Inh. Laszlo Deak, Nemet Utca 10;

Verkaufe Gützold: BR 52, Fotograu; Sachsenmodelle: Halberstätter, grün/elfenbein; Roco: Abteilwagen, DR Ost. Verkaufe Roburbus, alte Ausführung. ESPEWE 2x. Suche von SES W 50 Langholztransporter H0 u. mögl. blaues Führerhaus. Frank Müller, Alt-Friedrichsfelde 79, 10315 Berlin, Tel. (030) 5137115

Märklin H0: 4412 ÖBB-Fahrradwagen ohne OK. 60,- EUR; 84235 MM 1995 OK. 30,- EUR; 46582, 5 Jahre, Insider, OK. 50,- EUR; 3 Güterwg. 4411, 4473 + Roco-Kleinviehwg. zusammen 9,- EUR; Röwa-Wagen-Bausatz 1102 unmontiert, 3 bay. Güterwg., Ep. I 9,- EUR + 1330 teilw. mon., 3 preuß. Abteilwg. 8,- EUR. Porto extra. Martin Schlenk, Johannesplatz 5, 63773 Goldbach, Tel. (06021) 592780 Fax: (06021) 367066

Röwa: 30 x D-IC-Tee-Wagen mit Kurzkupplung und BR 191 + BR 151, unbespielete Neuware in Originalverpackung. Liste anfordern: Fax: (0208) 6205464

Verkaufe Fleischmann-Wechselstromloks, BR 39 179,- Euro, BR 65 149,- Euro, beides Vitrinenmodelle, BR 129,- Euro, kaum gelaufen. Gerhard Seiz, Tel. (07951) 5431 nach 18 Uhr

MODELLEISENBAHNER

Bitte ausschneiden und aufbewahren – das sind die Schlußtermine 2002 für Ihre Anzeigen

Heft-Nr.	Erscheinungstermin	Anzeigenschluß
7/01	Mi. 19.06.02	Mi. 22.05.02
8/01	Mi. 17.07.02	Mi. 19.06.02
9/01	Mi. 21.08.02	Mi. 24.07.02
10/01	Mi. 18.09.02	Mi. 21.08.02
11/01	Mi. 16.10.02	Mi. 18.09.02
12/01	Mi. 13.11.02	Mi. 16.10.02
1/02	Mi. 11.12.02	Mi. 13.11.02

Anzeigen

Telefon 0 75 24 / 97 05-40 Hermine Maucher
Telefon 0 75 24 / 97 05-41 Caroline Becker
Fax 0 75 24 / 97 05-45
E-Mail anzeigen@modelleisenbahner.de

Roco 43900 + 43903, Diesel-TEE VT 11.5 mit Ergänzungsgarnitur für Märklin digital, unbespielt, originalverpackt, für 230 Euro zu verkaufen. W. Fertig, Tel. (07032) 5694

Roco, Liliput, Rivar.: z. B. Roco: 43067 VT 601 TEE DB 156,-; 43216 Württemb. 2C1 grün 97,-; 43312 Preuß. S10 122,-; 43359 BR 01 DB 118,-; Liliput: 4203 BR 42 DB Wannent. 169,-; 5202 BR 52 DR Wannent. 199,-; 9102 BR 91 DRG 108,-; 9500 BR 95 DRG 133,-; 109110 Würtemb. T9 100,-; Rivar.:1357 BR 89 DR (1935) 113,-; 1379 BR 18 DRG 143,-; 1933 V320 Hersf. Kreisb. braun 82,-; usw.! Alles neuwert.!! "Ro-Lil-Liste" nur gegen Freiumschlag! Zentral-station, An- + Verk., Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel./Fax (030) 8736356 tägl. 14 - 18 Uhr. **G**

Verkaufe BR 38310 Piko, Epoche III, Katalog Nr. 50019 für Märklin digital. Statt 290,- Euro nur 150,- Euro. Tel. (07142) 65032 A. Lang, 74321 Bietigheim

Fleischm.: Packungen/Loks/ Wagen/ Zubehör z. B. 1320 BR 80 55,-; 1350 BR 24 73,-; 1361 BR 03 99,-; 1364S BR 41 129,-; 4029 BR 80 44,-; 4125 Schleppt. Achsf. C 36,-; 4170 BR 01 92,-; 4175 BR 50 Kabinent. 117,-; 1306 Werksl. rot 31,-; 1307F Werksl. SNCB/SNCF grün 35,-;4225 BR 261 rot 49,-; 1337 BR E10 DB blau 77,-; 4336 BR 112 beige/rot 54,-; 4365 Rc2SJ 89,-; 4366 1043 ÖBB 85,-; 4370 Ae 6/6 SBB 77,-;4372 1215 NS 77,-; 4375 BR 103 beige/rot 97,-; 4399 BR 428 FS braun 249,-; 4401 Schienb. ÖBB blau/weiß 77,- usw.!!! Umfangr. "Fl-H0-Liste" nur gegen 1,12 Freiumschlag!! Zentral-Station, An- + Verk., Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel./Fax (030) 8736356 tägl. 14 - 18 Uhr. **G**

ANKAUF
Zubehör + Gebäude H0

Roco-Wagen und -Lokomotiven (H0), umfangreiche Suchliste gratis von: Karl Derlich, Rathausstr. 2, 63303 Dreieich, Tel. (06103) 64443 E-Mail: karl.derlich@freenet.de

Trix-Kesselwagen-Set, Best.-Nr. 23808 gesucht. Hartmut Riepen, Rehwinkel 20 B, 22149 Hamburg

Suche preisgünstig + gut erhalten von Gützold H0 45100 (52092) + 45101 DR (521006-7) u. Roco 43351 (44151 o. 1166). Nur schr. an Jörg Polenz, Hegelstraße 93, 03050 Cottbus Preisangabe erw.

Suche US-Loks, besonders BL 2 sowie andere US-Diesel. und -Waggons. Athearn Walthers & Co., Doppelstock-Reisezug, Superliner. Alles anbieten Tel. (04271) 952191

Suche Piko: VT 70 + VB; VT 135, VB 140. Hamo: 8302, 8356, BR 96, 8389, 8394, 8398, 8399, 8383, 8358, 8374, 8377. Mä.: 3094. Flm: BR 70, 78, 91. Heinrich Weber, Apdo Correos 99, E-03750 Pedreguer (Spanien)

Suche Schicht-Doppelstockwagen, 4-teilig, auf Jakobs-Drehgestellen, Ep. III, neuwertig, DR-Ausf. Angebote bitte schriftlich an: Gerhard Painer, Sittenberger Str. 14, A-9500 Villach

Suche Piko 86, 38, VT 137 2teilig; Fl. schwarze Anna, Roco? 93, 94 Trix intern. P.-Wagen K.BAY.STS.B. Wagen-Nr. 3895 (5 Türen). Nur guter Zustand. Heinz Fritzsche, Tel. (030) 7218164

Su. 4-teilig. Doppelstockwagen von "Schicht" DR, nicht ausgeschrieben, hellgraues Dach, H0. Tel. (0335) 4001151 , (0175) 2559167

Liebhaber sucht große Eisenbahnanlage oder gepflegten Nachlass, der Firmen Märklin oder Trix Express Tel. (02171) 737492 Bernd, Leverkusen

Suche Modelleisenbahnen H0, TT, N, Z, LGB u. Spur I. Einzelne u. auch größere Sammlungen. Reinhard Stöckel, Leipziger Str. 46, 37284 Waldkappel, Tel. (05656) 923966 und Fax

Modelleisenbahn v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischm., Roco. Bernd, Leverkusen. Tel. (02171) 737492 Fax 581926

Bitte beachten

Private Kleinanzeigen kosten: 1 - 5 Zeilen 5 Euro, 6 - 10 Zeilen 10 Euro usw.

Suche Piko-Alt: Tenderlok BR 71, Schicht BR 03-167, Schicht BR 03 (Blech) sowie E-Lok E 46, rot/silber, grün/silber, Aufschrift "Santa-Fe", ET 25 a, b, blau/elfenbein. Tel. (0711) 322633

Suche Modelleisenbahnen aller Spurweiten. Märkl., Fl., Roco usw., auch größere Sammlungen. Sylvia Berndt, Nordstr. 2a, 37284 Waldkappel, Tel. (05656) 923666 und Fax

Suche Fleischmann H0: Amerikaner Kat.-Nr. 1340, 1341, alle Varianten. Auch zum Ausschlachten. Schriftl. Angebot an Reimund Kinateder, Hamperdorf 29, 84405 Dorfen

Suche Märklin: Kittel-Dampftriebwagen Nr. 14 und Märklin-Minex-Bahn 0e Wolfgang Eisenmann, Fasanenstr. 19, 47055 Duisburg wanheimerort@gmx.de

Suche folgende Modelle: Liliput-Wien BR 52 7059 in Tarnfarbe. Liliput-Bachmann BR 42 1967 in Tarnfarbe. Piko 01,5 in Grün. Roco-Lokomotiven DRG / DR / DB. Fleischmann-Wagen. Thomas Stei-ner, Tel.: (0160) 91816694, Fax (0341) 2345 857, E-Mail: mail@tom-steiner.de

Rufen Sie mich an, wenn Sie Ihre Modelleisenbahnsammlung verkaufen wollen. Tel. (02256) 695 od. Fax (02256) 7408

Suche Rivarossi: BR 10; Piko: E 63, Set 58103, BR 03 50013, BR 41 50024, Wagen 53031 u. 53034; Hruska: BR 84; Roco: BR 50 43288 o. 43305, BR 18 63361 u. 63201, Wagen: 44994 u. 44193; Trix: Henschel-Schneeschl. T 22521. Gute Bezahlung. Wolf-Dieter Wünsch, Schönbergstr. 49, 70599 Stuttgart, Tel. (0711) 471647

Suche Roco-Wagen aus der Schweizer Landes-Sonderserie, Typ EW IV LÜP: 282 mm, Nr. 44346 SOB 1. Kl., 44347 SOB 2. Kl., 44348 BT 1. Kl., 44349 BT 2. Kl., nur neuwertige Modelle ohne Gebrauchsspuren im OK. Werner Kaufmann, Kölner Strasse 12, 28327 Bremen, Tel. (0421) 470218 ab 18.00 Uhr

Suche Piko: BR 106 DR + Walzw. Brandbg., VT 135/70 rot + Hydrn. + VB's u. Lima: 208404 VT 608 US-Army. Angeb. nur unbesp./neuw. in OVP an marchline747@t-online.de

Suche DRG-Loks von Roco, Liliput, Fleischmann, Trix: BR 01, 03, 0310, 05, 41, 42, 50, 52, 52 Kondens, 86. Gützold: BR 52 Kondens, Seriöser Ankauf. Opitz, Tel. (035771) 64433 Fax: (035771) 64434

Roco-Holzschnellzugwagen der NSB (Norwegen) oder Teile davon. Zu akzeptablen Preisen. Angebot an: Reinhold Fröhlich, Rosenstr. 9, 91560 Heilsbronn, Tel. (09872) 8338

Suche Märklin-Eisenbahnen. Zahle fairen Preis. Tel. (07304) 41426 Fax (07304) 921216, Bäckerei Saile

Kaufe Ihre Modellbahn und Modellautos. Gern auch größere Sammlungen, Geschäftsauflösungen und Restposten. Sofortige Barzahlung!!! Zentral-Station, An- + Verkauf, Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel./Fax (030) 8736356 bis 18 Uhr. **G**

VERKAUF

Loks + Wagen TT

Verkaufe aus meiner Sammlung TT-Waggons der Typen Y + Reko 3 A + Halberstädter ABTW grau, Siba-Signale + 2achs. gGw. Tel. (08031) 614437

Zeuke BR 23 á 50 Euro, 3 mal; Zeuke BR 81, BR 92 á 25 Euro; Zeuke E11, E42 á 30 Euro; Zeuke: 1 Kasten V200, 3 Wagen 75 Euro; BTTB Wagen + Loks. Tel. (06741) 2769

Verkaufe Rokal. (0171) 2682448

Rokal-Dampflok BR 03 und 4 Schnellzugwagen, Trafo 180 EUR. Tel. (02154) 6668

ANKAUF
Loks + Wagen TT

Suche in TT: Niederbord- und Rungenwagen (braun, 2-achsig) und offene G-Wagen mit Holzwänden, bitte nur DR-Modelle und nur mit der alten Standardkupplung anbieten sowie evtl. BR 110 u. BR 81 von BTTB. Angebote an: Tel. (03542) 83329 **G**

Rokal und Berliner TT-Bahnen gesucht, Loks, Wagen, Ersatzteile. Udo Vollbracht, Mittelstr. 20, 58332 Schwelm, Tel. (02336) 81352 ab 20.30 Uhr

Rokal TT gesucht: Loks, Wagen, Schriftmaterial. E-Mail: manfred.albersman@t-online.de Manfred Albersmann, Hochstr. 28, 41334 Nettetal, Tel. (02153) 405555 ab 18 Uhr

VERKAUF
Loks + Wagen N & Z

Spur N: Arnold 2011 BR 211 DB blau Simpl. 84,-; 2015 BR 265 DB rot 89,-; 2212 BR 75 DB 79,-; 2224 T3 BLE grün 74,-; 2217 BR 05 DR Stroml. rot 139,-; 2281 BR 95 DRG grün 99,-;2286 preuß. T 12 grün 84,-; 2545 BR 36 DR 99,-; 2321 BR 141 DB grün Simpl. 99,-; 2322 BR 141 DB beige/türk. 89,-; 2323 BR 41 DB bleu 84,-; 2328 BR 111 DB neurot 89,-; 2416 Re 4/4 beige/rot SBB 84,-;2457 bay. ES1 DRG braun 109,-; 2468 Krokodil braun SBB 146,-; 2913 Indusi-Messw. gelb 65,-; 2923 Kittel DRG grün 69,- usw.!! Alles neuwertig! Weitere Fahrzeuge auf Anfrage, auch gebrauchte! Zentral-Station, An- + Verkauf, Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel./Fax (030) 8736356 tägl. 14 - 18 Uhr. **G**

Güterwagen Fleischm.: 8355, 8401, 8332, 8206, 8330, je Wagen 4,60 Euro, Minitrain-Set m. 2 Selbstentlwg. u. Set m. 2 Kohlewg., je Set zu 4,60 Euro, Arnold 4474, Ibertrain Spanische Wg. nr. 255, 244, 362, 415, 448, 1 Arnold 2270 zu 51,13 Euro, dazu Gehäuse St. 20,45 Euro. Beschritt. als DR, nur Nachnahme (Porto). U. Weigelt, Telefon/Fax: (06298) 95495 **G**

Bausatz Merker & Fischer BR 75 (württ.), kpl. mit Zurüstteilen (Brems-, Heizschläuche, Originalkupplungen) EUR 300,-/div. Dampf-Loks und Wagen, alles DB. Tel. (030) 6215478

Spur N: 300 Loks, 300 Werbewagen. Liste gegen EUR 1,53 Porto bei: F. Gensheimer, PF 350102, 66055 Saarbrücken **G**

Verk.: Fleischmann Spur N, 3 x Nieder-Flurwagen 8271 für 20 Euro je Wagen und 14 Schleifscheiben für 2 Euro. Jonathan Klehr, Unterm Eberg 32, 58802 Balve, Tel. (02375) 913820

Spur N: Arnold: ICE 3 170,- EUR; Brawa: 4-Personenwagen amer. Bauart, Nr. 1870 bis 1873 100,- EUR; Beides nur Probelauf. Jörg Wurl, Speyerer Str. 3, 10779 Berlin

Spur Z: Zugp., Startp., Wagen, Loks, neuw. Schienenm., usw. Liste auf Anfrage. Tel. (0179) 5074070, F (07257) 903927, E-Mail: mp.weber@t-online.de

ANKAUF
Loks + Wagen N & Z

Suche Arnold: BR 95 in Schwarz (DRG) Kohle. Einwandfreies Aussehen ohne Alterung, evtl. nur Standmode Tel. (030) 6215478

Suche Rheingold-Wagen-Set Ar. 0143 oder einzeln Ar. 3855 - 3859. Christian Krakowsky, Lindenstr. 14, 02692 Großpostwitz, Tel. (0175) 2074625

Suche Piko N: Rollendes Material, evtl. auch von Fa. Tillig. Schr. Ang. Tel. (07832) 994727

Spur N: Gepflegte Sammlung od. Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Hans-Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg, Tel. (09288) 925755, Fax (09288) 9259040 oder E-Mail wkuli@t-online.de

Suche: Spur-N-Sammlung oder große Anlage mit viel Zubehör, jeder Größenordnung, Angebote bitte an: Heiko Trachsel, Schlade 29, 34320 Söhrewald, Tel. (05608) 5556 Mobil: (0172) 2355360

Suche kleine Anlage ohne rollend. Material günstig und komplett sowie von Hobbytrain BR 57 und von Fa. Schlosser Mitropa-Speisewagen, auch als Bausatz. Tel. (05152) 529886

Dringend kleine Komplettanlage ohne roll. Material gesucht sowie von Fa. Schlosser Mitropa-Speisewagen (Städteexpress). Michael Nickel, Gartenstr. 14, 31840 Hessisch-Oldendorf

Suche Piko N: Rollendes Material, Piko-Oberleitung, Vero-N-Bausätze. Frank Müller, Thälmann Str. 8, 44309 Dortmund, Tel. (0231) 593469

VERKAUF
Loks + Wagen allgemein

Märklin Spur I: Neuwertige Loks u. Wagen zu verkaufen. Tel. (02381) 402901 oder 402361

Neue Märklin-Modellbahn Spur I, Nr. 5440 (Grundset), für 185,- EUR sowie Märklin Spur I Güterwagen Nr. 54833 (neu), 75,- EUR zu verk. Tel. (0160) 4065904

Mä.-Sp-I: Loks u. Wag. zu verk. Liste kostenlos, z. B. 55800 BR 220, 1150,-; 5571 BR 218, rot m. Geräusch, 885,-; 55721 VTG-Zug 800,-; 55981 badische P 8, 1025,-; 55280 BR 56 DB 1125,-; 55302 BR V 36, grün 536,-; 55724 BR 213332-0 DB, rot; Motorola m. Video-Kamera 975,-; 5511 Gleisbauzugmotor. 560,-; 5517 BR 9109, metalisiert, dig. 1200,-; Tel. (0231) 811323

Gebr. H0, N, Z, LGB u. div. Modelleisenbahnen, Eisenbahnliteratur, Modellautos, ständiger An- u. Verkauf: Hr. Trüdinger Such & Find, Mozartstr. 38, 70180 Stuttgart, Tel. (0711) 6071011 Mo. - Fr. 9 - 18 Uhr, Sa. 10 - 14 Uhr. **G**

H0, TT + N: Loks, Wagen, Zubehör und Material von der großen Bahn (u. a. Berliner S-Bahn), Liste (Spur ang.) gg. Freiumschlag: Olaf Chlebisch, Bahnhofstr. 4, 12159 Berlin oder CO-Berlin@gmx.de

ANKAUF
Loks + Wagen allgemein

Suche LGB: Höhne-Loks, Goldener Zug, kleine E-Lok 2030 - 2035. Tel.:(0160) 4384049 (abends)

Suche Märklin-Eisenbahnen. Zahle fairen Preis. Tel. (07304) 41426 Fax (07304) 921216, Bäckerei Saile

Modelleisenbahn v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischm., Roco. Bernd, Leverkusen. Tel. (02171) 737492 Fax 581926

Trix-Gleisbildstellpultbste. ges.: 8 x 66430 od. 12 x 66431, je 6 x 66433, 66435, u. 66452; alles anbieten. Wolfgang Göbelsmann, An den Weiden 19, 47574 Goch-Nierswalde, Tel. (02823) 95902 Fax: 95903

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen u. Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Heinbuckel 20, 69257 Wiesenbach, Tel. (06223) 49413, Fax 970415 oder Dr.Thomas_Koch@t-online.de

Suche alles von LGB, speziell RhB-Material, Heidiland- u. Klosters-Lok, Arosa-, Aussichts-, Bier- u. Tankwagen. Einheitswg. grün + Fo-Wg., Kuststoffradsätze. Tel./Fax: (05561) 73707

VERKAUF
Zubehör + Gebäude H0

Verkaufe aus meiner H0-LKW-Sammlung: 80 Albedo-LKW's, 19 Speditions-LKW's Erich Kieserling Bremen und Speditions-LKW's Willi Betz (alle Jahrgänge 1982 - 1992) zum Festpreis von ? 1.200,- incl. Porto und Verpackung. E-Mail: HansSchuell@aol.com, Fax: (040) 3603410884

anzeigen@modelleisenbahner.de

ANKAUF
Zubehör + Gebäude H0

Suche Pilz-Gleis (altes System): Schwellenbänder, Rad. 55 u. 60 cm, Schienenprofile, Schienenverbinder u. Stellwerksschalter (blau). Chiffre M-6/35960

Suche: Piko, vollautomatische Blocksignale, ME 050, zur Anlagenerweiterung. Tel. (034292) 77532

Roco-Line o.B. 42476, 42489, 42440, 42441, 42451 DKW Tillig H0 Elite 85395, 85312, 85311, 85361, Uhlenbrock-Relais. Tel. (07473) 271509

Suche günstig H0m-Weichen, -Kreuzungen,-Gleismaterial. Auch gebraucht!. Fax: (09353) 981372

VERKAUF
Zubehör + Gebäude TT

Sammlungsauflösung: Barkas B 1000, Bus, Halbbus, Kasten, 10 versch. Farben, je 3,50 Euro. Tel. (033056) 89170 und Fax

ANKAUF
Zubehör + Gebäude N & Z

Suche Brawa: 1540 Ferkeltaxe, mintgrün in N. Olaf Richter, Leubsdorfer Str. 26, 09575 Eppendorf

Suche Arnold: N-Gleise + E-Weichen: 1110, 1010, 1020, 1530, 1540, 1630, 1640, 1810, 1746, 1747, 1721, 1749, 1796, 1797, Metallverbinder, Isolierschuhe, Anschlussklemmen und weiteres Zubehör. Angebote an: Jürgen Schneider, Alter Kirchenweg 6, 84547 Emmerting, Tel. (08679) 2748

VERKAUF
Zubehör + Gebäude allgemein

Lagerfund: Carettemodell-Autos, Blech, 1:12, versch. Modelle. Neu. Liste anfordern: Manfred Leidecker, Am Grenzgraben 11-13, 63067 Offenbach, Tel. (069) 814842 Fax: (069) 825285 **G**

ANKAUF
Zubehör + Gebäude allgemein

Kaufe Ihre Spielzeugsammlung, z. B. alte Modellbahnen und -autos, Zubehör, Lineolfiguren sowie alles Antike! Gern auch größere Sammlungen, Geschäftsauflösungen, Restposten. Sofortige Barzahlung!!! Zentral-Station, An- + Verkauf, Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel./Fax (030) 8736356 bis 18 Uhr. **G**

VERKAUF
Bücher + Zeitschriften

Sie wollten doch schon immer mehr über Märklin 00/H0 wissen: www.koll-verlag.de oder Telefon (06172) 302456 **G**

Verk. Eisenbahn- u. Modellbahnzeitschriften u. div. andere Schriften zu günstigen Preisen. Liste gegen Freiumschlag. **Chiffre M-6/36015**

Suche: Transpress Straßenbahnarchiv Band 3, evtl. Kauf. Biete 33 Hefte Modelleisenbahner von 3/81 bis 8/95 oder Straßenbahnbücher Mannheim/Würzburg. Harald Müller, 70437 Stuttgart. Tel. (0711) 8401098

Faller-Modellbau-Magazin, 33 Stck., 1964 - 74, 1 Faller-AMS-Post, 1 Trix-Poster, 50 Jahre Trix, zusammen 500,- EUR. Tel. (06283) 6368

100 Jahre Deutsche Eisenbahnen 2. Aufl. 1938 o. Netzk. Leinw. 125,- EUR; 100 Jahre Eisenb. Berlin-Potsdam Ausg. 1938 20,- EUR; Histor. Bahnhofsbauten I - III 40,- EUR. Tel. (030) 6454254

Löse immer noch auf: DV/DS u. a., EM ab EUR 0,50, MEB, EK u. a., Sonderhefte, Bücher, Literatur, Kataloge, Zuglaufschilder, viel Sonstiges. Mehrseitige Liste gegen 1,12 EUR von Wolfgang Ewich, Gebersdorfer Str. 105, 90449 Nürnberg

40 Jahre "Der Modelleisenbahner", v. 1952 - 92 kompl., ungeb. 200 EUR oder nach Vereinb. Heinz Oeser, Marschnerstr 25, 01307 Dresden, Tel. (0351) 4422073

Ältere und alte Eisenbahnkataloge, keine Hefte sowie verschiedene Bücher abzugeben. Liste anfordern: Manfred Leidecker, Am Grenzgraben 11-13, 63067 Offenbach, Tel. (069) 814842 Fax: (069) 825285 **G**

ANKAUF
Bücher + Zeitschriften

Suche Kenning-Buch: Strecke Freital-Hainsberg - Kurort Kipsdorf nur 2. Auflage, in gutem Zustand. Autor Hans-ChristophThiel. Tel. (030) 6215478

Suche Fahrpläne und Jubiläumsschriften deutscher Straßenbahnbetriebe. Auch ein Tausch wäre möglich. Angebote bitte an Dirk Simons, Am Bagno 21, 48301 Nottuln

Suche Kursbuch DR v. 1940 u. Fahrpläne v. Thüringen v. 1946, 1947, 1948 u. 1949. Zuschriften mit Preisangabe an: Hans-Gert Nosky, Kirchstr 26 e, 99819 Wenigenlupnitz

Alaska Railroad: Suche Bücher, Schriften und Bilder aller Art. Günter Schmohl, Ursulastr. 7, 42111 Wuppertal

Suche Paul Dost "Die KME" und andere Militäreisenbahnen, Teil 1 - 5, Verlag: Werner Böttcher, Dortmund. Suche alles über die KME/MFB Rosenthal. Tel. (039039) 70058

VERKAUF
Fotos + Dias

US-Bahnen - Original-Dia-Auswahl mit Lok- u. Zugaufnahmen bietet: K. Derlich, Rathausstr. 2, 63303 Dreieich - Gratis-Info auf Anfrage; Karl Derlich, Rathausstr. 2, 63303 Dreieich E-Mail: karl.derlich@freenet.de

Verkaufe Videos a. d. ER-Video-Express-Reihe Nr. 1 bis 25 für 4,60 Euro pro Stück + Nachnahme (Porto). U. Weigelt, Telefon/Fax (06298) 95495

E.R.-Video-Express (16) ohne Begleithefte zu verkaufen. Einzelpreis 5 EUR. Eberhard Rupp, Güldensteinstr. 53/1, 74081 Sontheim, Tel. (07131) 254174

ANKAUF
Fotos + Dias

Suche für meine Sammlung gute Fotos, BR 228 d. DR v. 1991 bis 1993, besonders 228 567-4, 578-1, 580-7 586-4 sowie 228.1 und 228.6-8. Angebote bitte an Dirk Streuber, Bühlstr. 3, 57080 Siegen, Tel. (0271) 312064

Suche Negative und Dias von Loks der Epoche II u. IV DB und DR. Fax: 712987; rudakowski@aol.com

URLAUB

Eisenbahner aufgepasst! Ca. 20 km bis Basel, 50 km bis Mulhouse, 90 km bis Luzern, im Schwarzwald-Dreiländereck, 2-Bett-Zimmer mit Bad, WC, TV inkl. Frühstück EUR 18,- pP/Tag. Anfrage bei: Rainer Kieseling, Rebweg 6, 79585 Steinen-Huesingen, Tel. (07627) 9729931 + Fax 9729930 **G**

Schwarzwald, Bräunlingen, ruhige FEWO im Gebiet von Sauschwänzle-, Höllental- u. Schwarzwaldbahn, ab 23 EUR/Tag, Hausprospekt, Tel. (0771) 61307 **G**

Ostsee-Grömitz, FeWo, 2 Pers., kpl. ausgestatet, großer Balkon, ruhige Lage, aber zentral + strandnah Tel. (04562) 3424 **G**

Fans - Auf zum Wandern nach Jöhstadt, Erzgeb. Schmalspurbahn im Ort. FEWO/Sauna ab 23,- EUR. Tel. (037343) 2514 **G**

Domizil für Eisenbahn-Fans: Vermiete in Elend/Harz, Ferienw. 2-3 Pers., 4-6 Pers., 5-7 Pers. Zimmer mit WC-Dusche, TV-Radio - Frühstück - Pension-Garni, Haus Füllgrabe, 38875 Elend/Harz, Tel. (039455) 244, Fax (039455) 81480, www.touronline.de/de/Harz/Hotel/Fuellgrabe **G**

Freudenstadt/Schwarzwald: Idyllischer ehem. Bhf. Ferienhaus, Tel. (07443) 8877 **G**

DIES + DAS

Suche Unterlagen über die Einsatzorte der CSD-BR 464.2. Lutz Humburg, Bahnhofstr. 20, 22926 Ahrensburg

Verkaufe diverse Feldbahnfahrzeuge, Spurweite 600 mm. Tel. (0170) 4328259

Würde meine Gützold-Wumme gerne trommeln lassen. Wer hat Erfahrung mit realitätsnahem Geräuschbaustein? Mittelteil für Doppelstockzug ges. (Ep. IV). Frank Platow, Tel. (03528) 455913

Gay und Bahn?! Schwule Bahnfans treffen sich in Vereinen! Infos über: FES e. V., Postfach 131106, 70069 Stuttgart. www.pinkrail.de

! Anzeigen helfen Verkaufen !

Suche Hilfe bei der Elektrik für meine Anlage "N"-Spur (Weichen, Beleuchtung etc.) Dirk Ulrich, Tel. (0177) 3014554 Anrufe ab 17.5.2002 erbeten!

Gebe ab: 35-er, 50-er, 52-er, 86-er, V 15, V 60, 101, 106, 110, 120, 130 - 132, 112, 242, 243, EKO-Schilder u. a., Lokomotiv-Fabrikschilder, BW + Rbd-Sch., BD-Schilder, Emaille-Schilder der DR, Alu-Schilder, DR-Dienstvorschr., Berliner S-Bahn-Teile, Waggonsch., Dias + Fotos. Liste anfordern! Nur gegen Rückumschlag. Rene Guther, An den Eichen 7 B, 14513 Teltow/OT Ruhlsdorf

Essen, top-ren. 4 Z. Whg., zu verm., 94 m≈, 1 Et., KDB, 2 Abst. R., Kaban., ISDN, Keller, Gas-Zhz., ruh. Lg., Gart-Nutz., Nähe U-Bahn, KM 607 EUR + NK + Kt. Tel. (05632) 5471 ab 18 Uhr

Modellbahner/-bauer seit über 20 Jahren, baut Anlagen, Dioramen, Bausätze (auch Autos u. a.) nach Ihren Plänen, auch Reparaturen und Ankauf von Anlagen, Sammlungen, u. a. von Modellb. aller Größen. Tel. (0202) 469627 E-Mail: bsch@wtal.de

ELF 12-tronic, die analoge Antwort auf alle digitalen Fragen: Ihre Züge fahren nur vorbildgetreues Tempo in allen Verkehrssituationen! In Gleichstrom von Z bis H0. Außerdem selbstfahrende N-Autos, Kompaktanlagenbau, Aktenkoffer-N-Anlage. Infobrief 3 x 0,56 EUR in Marken: Hobbyprofi Roland, Postfach 51, 89279 Altenstadt

Förderverein Heidekrautbahn e.V. sucht aktive Mitstreiter. Infos unter FV Heidekrautbahn, An der Wildbahn 2 a, 16352 Basdorf.

Suche Fotos, Lok-, Fabrikschilder und Betriebsbücher von Dampfloks der DR. Heiko Schmitz, Heiderweg 3, 53783 Eitorf, Tel. (02243) 81336

Hobbyaufgabe! Verkaufe umfangreiches H0-Material. Fahrzeuge, Eli-Gleis., Werkzeug, Bastelmaterial, Literat. Tel. (035936) 30694

Suche Loknummernschilder und Fabrikschilder im Kauf oder Tausch. Sven Hannemann, Schöneicher Str. 14 a, 13055 Berlin Tel.(0179) 5911948

Gleispläne (Kopie nach Original), über die Hälfte aller deutschen Bahnhöfe. Kaum ein Wunsch bleibt offen. Liste gegen 4 EUR in Brfm. Gernot Lüdemann, Dorfstr. 4, 21385 Wetzen **G**

Gebe ab: 35er, 50er, 52er, 86er, V 15, V 60, 101, 106, 110, 120, 132, 112, 242, 243, V 200 + Foto. Liste anfordern. Nur gegen Rückumschlag. Rene Guther, An den Eichen 7 B, 14513 Teltow/OT Ruhlsdorf

Welches Hobby-Eisenbahner-Ehepaar, 50 - 60 J., sucht nettes Ehepaar aus dem berg. Raum (Werm., Solingen Wipperf.) für gemeinsame Treffs, Eisenb.-Veranst., Ausflüge, nette Gespräche usw. (Habe Spur Z + H0) **Chiffre M-6/36036**

Wer fertigt preiswert Lokschilder und DB-Kekse in "N" an? Angebote m. Preisliste an: Andrej Tran, Kiautschoustr. 2, 13353 Berlin, Tel. (0177) 2892400 PS: Material ist egal.

Modellbahn ohne Plan? Nein danke. Leben mit Konzept? Ja bitte! Info: www.cmt-ev.de & christliches-modellbahn-team eV (cmt eV) Sathelstr. 9, 34508 Haiger

Tausche Loksch. 22045, 441601 (GALS) gg. Loksch. 44225, 235, 397, 630, 725,8080. Suche Foto von 132391-4, biete andere Fotos von BR 131, 132. Klaus Karen, Klosterberg 14, 86911 Dießen a. Ammersee

Hobby-Eisenb.-Team sucht Bekleid.-Stücke für Schaffner, Rangierer, Heizer sowie Mützen, Mäntel, Zubehör jeder Art, DB + RB. Tel. + Fax: (07131) 9199124 ab 18.00 Uhr.

Suche Feldbahn-Diesellok bis 3 t, Spurweite 600 mm, auch nicht betriebsfähig. Tel. (0160) 7912756

BÖRSEN + AUKTIONEN

Modellbahnausstellung Spur I vom 20.07. - 28.07. (a. 22.07.), 9 - 18 Uhr, in 09435 Scharfenstein, Burg Scharfenstein. Tel.:(03725) 70720

Essener Eisenbahn- und Modellauto-Markt, So. 09.06.2002, 11.00 - 15.00 Uhr, Gaststätte Steeler Stadtgarten. Am Stadtgarten 1, E-Steele; Info: Tel.: (0201) 706133 **G**

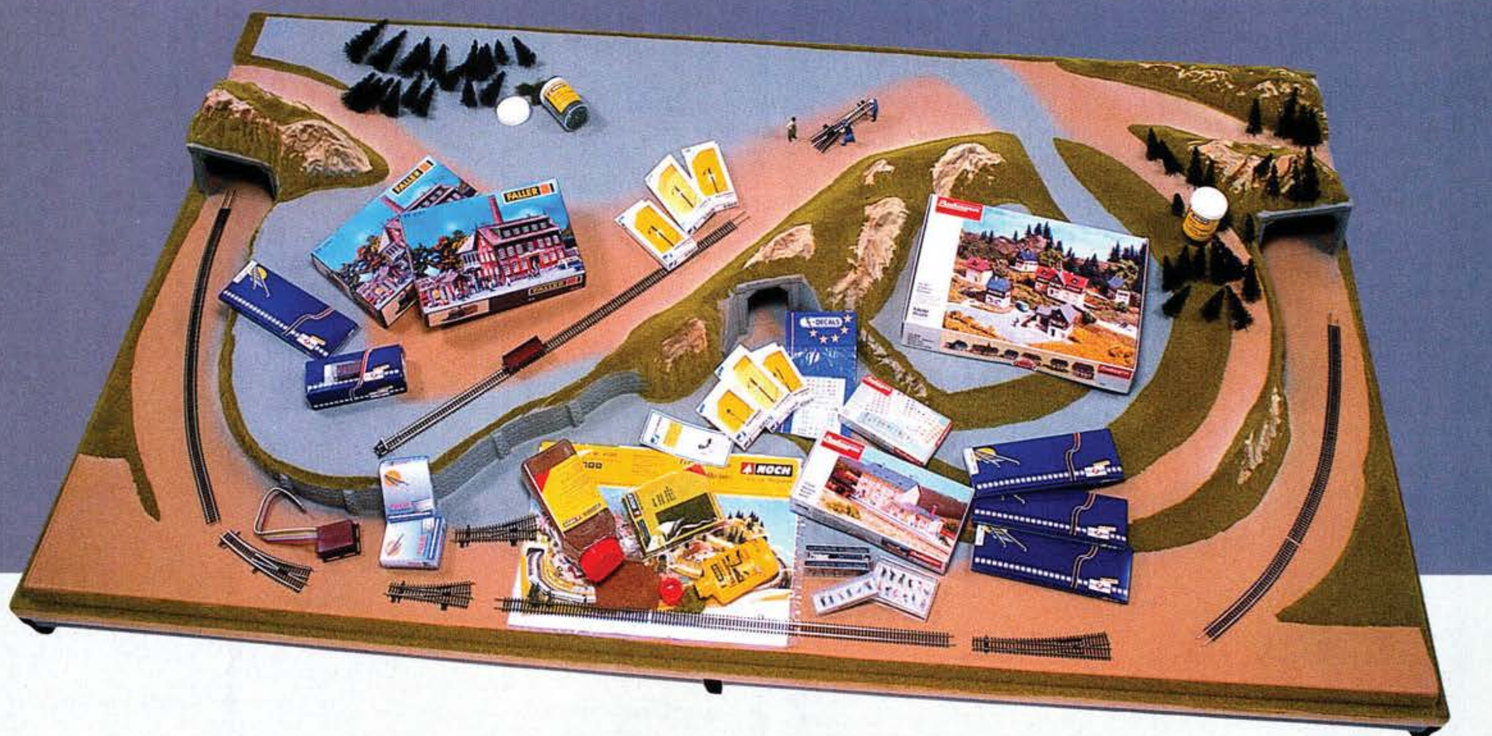
26.5.02 Modellbahnbörse in 04442 Zwenkau, Gartenverein Waldesgrün, Talgasse 11 (Anfahrt ü. Sportplatz). 9.6.02 Börse in 04177 Leipzig, Angerbrücke, Jahnallee 56. Infos: Tel. (0341) 4798428 und Fax od. (0172) 3412573 **G**

Modellbahn-, Auto,- Blechspielzeugmarkt, jeweils sonntags 10.00-15.00 Uhr am 09.06.2002 in Nürnberg-Gartenstadt, Gesellschaftshaus, Info-Tel.: (07331) 938640 www.modellbauplanet.de **G**

www.modellbahnboerse-leipzig.de G

18., 19., 20. Mai 02 (Pfingsten), v. 10 - 16 Uhr, Neuenmarkt-Wirsberg, Deutsches Dampflok-Museum, Modelleienbahnmarkt. Info Tel. (08805) 8138 o. (0171) 7940676 **G**

Sonnabend, 6.7.02, v. 10 - 15 Uhr, Modelleisenbahnmarkt Kulturpalast Dresden a. Altmarkt, Eingang Gal Str. Info: Steglich, Tel. (08805) 8138 o. (0171) 7940676 **G**



Die Spur der Mitte ist eine echte Alternative zu N und H0. Alexander Schatz und Ralf Reinmuth zeigen, wie man rasch zu einer anspruchsvollen Anlage kommt.

Folge 1

Auf einen Blick: Das Fertiggelände „Mindelheim" ist bestückt mit den Materialien, die aus der H0-Basis eine reizvolle TT-Anlage machen.

TT-Start frei für Unterschmieda

Zu Unrecht steht TT, zumal in den alten Bundesländern, häufig im Schatten der anderen Baugrößen. Dabei ist die Spur der Mitte mit dem Maßstab 1:120 nicht allein bei Platzmangel eine echte Alternative zu H0 und N.

Wie man verhältnismäßig schnell zu einer TT-Anlage kommen kann, die später durchaus Kern mannigfacher Erweiterung sein darf, stand am Anfang der Überlegungen. Ebenso die Grundidee, neben am Vorbild ausgerichteter Spielphilosophie für geübte Modellbahner ebenso wie für Kinder und Neueinsteiger den Anlagenbau einschließlich sinnreicher Landschaftsgestaltung zu vermitteln.

Eine tiefgezogene Kunststoff-Fertiganlage bietet die bequemste Möglichkeit, rasch zu einer Modellbahnanlage zu kommen. Damit es auch eine individuelle und vor allem ansehnliche wird, sollen in mehreren Werkstattfolgen gekonnte Eingriffe in den nur scheinbar vorgegebenen Gleisplan und die vorgefertigte Landschaft erläutert werden. Sie dienen als Anleitung oder auch nur als Anregung, wie man mit vergleichsweise einfachen Mitteln Besitzer einer anspruchsvollen, betriebsorientierten und Rangierspaß bietenden TT-Modellbahnanlage mit harmonischer Gesamtwirkung werden kann. Dass das Prinzip auch auf andere Maßstäbe übertragbar ist, versteht sich von selbst.

Die hier beispielhaft entwickelte Anlage Unterschmieda hat kein konkretes Vorbild, entsteht aber nach Motiven aus der ehemaligen DDR zur Zeit des Übergangs von der DR-Epoche III zur Epoche IV, also um 1970. Die Wahl der Landschaft – kleine, verträumte Dörfer, ein Industriebetrieb in einem abgegrenzten, von dicht bewaldeten Höhen umsäumten Tal – erlaubt eine allgemeine Zuordnung, zum Beispiel in die Region des Thüringer Waldes. Eine kleine Nebenbahn mit Bahnstation und abzweigendem Gleisanschluss durchzieht das Gelände.

Der den Hintergrund bestimmende Tannenwald unterstützt positiv die räumliche Wirkung



Ordnung statt Drahtverhau: Die mittels Feinsäge auf die erforderliche Länge gebrachten Kunststoffkabelkanäle helfen dabei, Leitungssalat zu vermeiden.



An Kabelkanalkreuzungen sind Aussparungen erforderlich. Die stabile Befestigung erfolgt mit Senkkopfschrauben und Unterlegscheiben.

und vermeidet den Eindruck eines abrupten Anlagenendes. Gleichzeitig konzentriert sich der modellbahnerische Kern mit Bahnstation und Anschlussgleis der Fabrik auf die Anlagenmitte.

Im Mittelpunkt der ersten Folge steht der Anlagengrundaufbau. Bei der Basis fiel die Wahl auf die Noch-H0-Fertiganlage „Mindelheim". Aufgeständert wurde sie mit dem leichten,

Weniger ist mehr: Neues Spielkonzept statt Originalgleisplan

aber stabilen Alu-Zargen-System, das ebenfalls die Firma Noch aus Wangen anbietet.

Der Originalgleisplan sieht ein zweigleisiges Streckenoval vor mit einer im Tunnel abzweigenden eingleisigen Stichstrecke, die sich in einem engen Bogen entlang einer Siedlung auf ein Hochplateau windet. Dort ist Platz für einen Bahnhof, Industrieanlagen oder eine Kleinstadt vorgesehen.

Weniger ist mehr: Getreu diesem Grundsatz muss der Originalgleisplan einem neuen Spielkonzept weichen. Ihm liegt eine eingleisige Ringbahn mit Nebenstreckencharakter und im Bahnhof Unterschmieda einmündendem Fabrikgleisanschluss mit entsprechend vielfältigem Rangierbetrieb zugrunde. Nicht nur die Übergaben an und vom volkseigenen Betrieb VEB Oberschmieda soll modellbahntechnisch ein dreigleisiger Schattenbahnhof im unteren Teil des Fertiggeländes unterstützen. So wird ein vorbildgerechtes Fahren nach Fahrplan möglich.

Durch den bewussten Verzicht auf eine Digitalisierung und stattdessen den Einbau einer Zuordnungsschaltung (Z-Schaltung) ist auch im Modellstellwerk stets Arbeit angesagt. Überhaupt soll die Beschäftigung mit Betriebsabläufen bei der Eisenbahn im Vordergrund stehen, nicht die Technisierung der Spiel-Modellbahn. So wird zum Beispiel auf Entkupplungsgleise verzichtet. Schließlich erfolgt selbst beim großen Vorbild das Entkuppeln noch von →



Das Aluminium-Zargensystem von Noch sitzt auf den Holzspanten der Fertiganlage und verleiht der Konstruktion ordentliche Standfestigkeit.



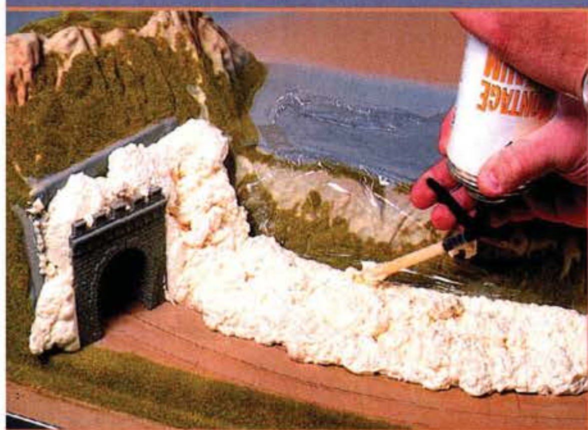
Blick auf die Unterseite mit Aussparungen: Die herausgesägten Teile erleichtern die spätere Montage des Schattenbahnhofs ganz erheblich.



Drei-Mann-Rotte in Oberbau-Aktion: Wichtige Hilfsmittel bei der Gleis- und insbesondere der Weichenplanung sind Reißnägel und Bleistifte.



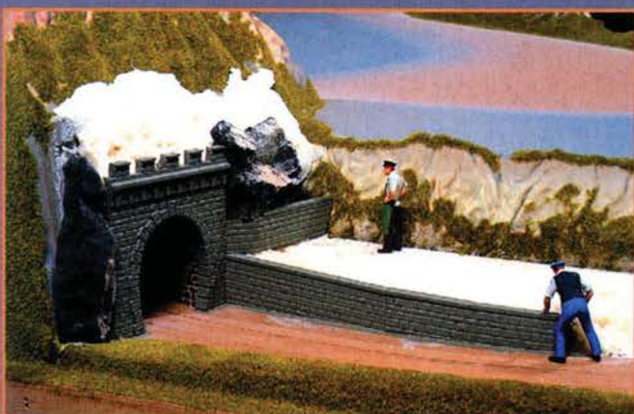
Mittels Klebepistole wird das bereits farblich behandelte Tunnelportal im Maßstab 1:120 an der Stelle des modernen H0-Pendants fixiert.



Ist die Böschung mit Cellophan oder anderer Folie abgedeckt, erfolgt die Umgestaltung des Terrains durch Auffüllen mittels handelsüblichen Bauschaums.



Ist nach der unerlässlichen Zwischenbefeuchtung der Bauschaum nun ausgehärtet, startet das Einebnen für die hier geplanten Abstellgleise.



Ein Geländedetail nimmt allmählich Form an: Realitätsnahe Felspartie und die Stützmauern verleihen dem Ensemble schon Glaubwürdigkeit.

Hand. Derartige Überlegungen gestatten es, die Modellbahn sozusagen als großes Brettspiel auch Kindern näher zu bringen.

Als spielerische Dienstaufgaben sind etwa zu vergeben die Rollen des Fahrdienstleiters, des Bahnhofsvorstands, auf Wunsch in Personalunion als Stellwerker, Lokführer oder Rangierer. Denkbar ist ein Betrieb mit Fahrplan, Wagenladungskarten und Frachtaufkommen, der in Verbindung mit einer Modellzeit den realen Kreisverkehr auflöst und Fahrsimulationen von A nach B über Unterschmieda beinhaltet.

Um nun den detaillierten Gleisplan zu entwickeln, ist es erforderlich, sich mit den Einzelheiten, insbesondere der Geometrie, des ausgewählten Schienenmaterials vertraut zu machen. Ein wesentlicher Vorteil beim TT-Sortiment der Firma Tillig ist zum Beispiel, dass die Sebnitzer neben starren auch flexible Modellweichen im Programm haben. Neben normalen und flexiblen Weichen wurde im hier vorgestellten Fall ausschließlich Flexgleis verwandt.

Die zur Verfügung stehende Grundfläche, hier 2,20 x 1,20 m, sowie der Gleismindestradius von 31 cm für das Befahren mit größeren Lokomotiven stecken die Rahmenbedingungen ab. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Bahnhofsnutzlänge von 1,10 m ergibt sich fürs Projekt Unterschmieda ein Standard-Minimalradius von 37 cm. Der wird nun mit einem Brettriss vorgezeichnet und eine Musterschiene entsprechend vorgebogen. Die Technik des Gleisbaus kommt in einer späteren Folge zu ihrem Recht.

Für die Hochbauten auf der Anlage sind beispielsweise Erzeugnisse der Firma Auhagen und, trotz des meist zugrundegelegten Zwischenmaßstabs von etwa 1:100, auch Produkte von Faller eine gute Wahl. Die Bahnstation Unterschmieda entstammt dem Auhagen-Bausatz „Bahnhof Altmittweida", die Dorfhäuser gehören zum TT-Startset der Marienberger. Die Produktionsanlagen des VEB Oberschmieda entstehen aus zwei Faller-TT-Bausätzen „Altes Fabrikgebäude".

Die Geländegestaltung basiert auf Produkten von Noch und Woodland Scenics. Leben wird der Anlage mit Details von Schiffer-Design, TL-Decals und Preiser-Figuren eingehaucht.

Nun wird's aber Zeit, mit der eigentlichen Arbeit anzufangen. Da wäre zunächst das Aufstellen und Montieren der Noch-Unterkonstruktion. Die Aluminiumprofile werden durch Kunststoffteile verbunden und mittels Metallplatten verschraubt. Die Metallkonstruktion sitzt auf den Holzspanten der Fertiganlage und beugt so Verformungen vor.

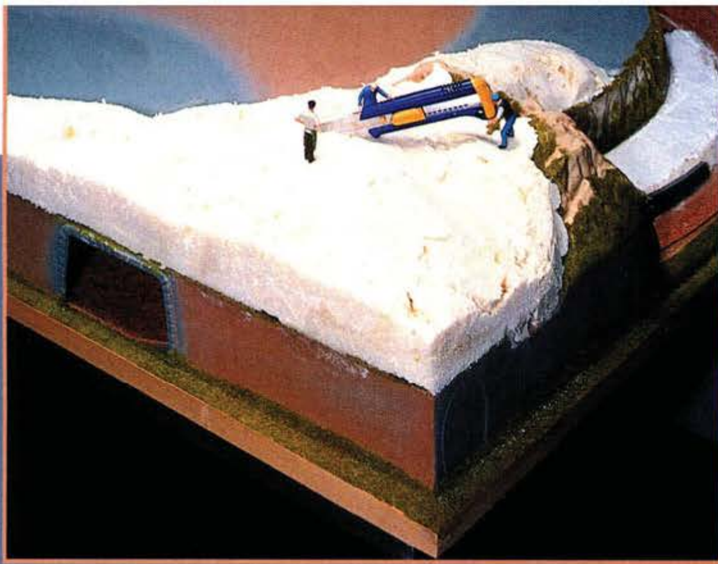
Auf die Holzspanten sollten Kabelkanäle, wie sie in jedem Baumarkt als Meterware zu bekommen sind, montiert werden. Sie erleichtern es dem Modellbahner, den Überblick über sei-

Materialliste

- Fertiggelände „Mindelheim" von Noch
- Gleismaterial von Tillig
- Gebäude von Auhagen und Faller
- Begrünung von Noch (Woodland)
- Beleuchtung von Viessmann
- Figuren von Preiser
- Schilder von TC-Decals
- Autos von Gabor und S.E.S.
- Dichtungsschaum
- Spachtelmasse

Werkzeugliste

- Bohrmaschine
- Säge
- Heißkleberpistole
- Schraubenzieher
- Winkel und Lineal
- Anreißwerkzeug
- Bleistifte



Bauschaum eignet sich nicht nur wegen des geringen Gewichts vorzüglich zur Geländegestaltung. Einfaches Aussägen führt zur gewünschten Oberfläche.



Keine Angst, die Profilhöhe stimmt: Geschicktes Verkürzen machte aus dem Eisenbahntunnelportal den Eingang zum Straßentunnel.

ne Kabelverlegungen zu behalten. Mit einer Feinsäge bringt man die Kunststoffkabelkanäle auf die passende Länge. Für die späteren Kabelzuführungen sind sodann beidseitig in Abständen von etwa 10 cm Löcher mit einem Durchmesser von 5

Geordnetes Netzwerk von Kabelkanälen für schnellen Durchblick

mm zu bohren. An den Kreuzungsstellen der Kanäle sollte man passende Seitenteile aussägen, damit ein geordnetes Netzwerk ohne die Isolierung beschädigende Kanten entstehen kann.

Allein diese U-Profile führen die elektrischen Leitungen und zwar bis zum Anlagenrand, wo das Stellpult platziert werden soll. Die Befestigung der Kabelkanäle erfolgt mit Senkkopfschrauben und Unterlegscheiben. Sie verhindern ein Ausfransen oder Reißen des Kunststoffs.

Sind auch die zusätzlichen Aussparungen für den eingeplanten Schattenbahnhof ausgeführt, was das spätere Montieren der dortigen Gleise erleichtert, sind die Arbeiten im Untergrund vorerst erledigt.

Zunächst ist nun der schon geschilderte Gleisplan auf die Anlagenoberfläche zu übertragen. Er sollte sich allgemein an den Gegebenheiten des Fertiggeländes orientieren, um unnötige Änderungen der Kunststoff-Form zu vermeiden. Aus dem Gleisplan lassen sich die noch zu modellierenden Geländeteile ableiten. Sie sind am einfachsten mit handelsüblichem Bauschaum herzustellen.

Bevor dies geschieht, sollten nach einer ersten Stellprobe der eingeplanten Hochbauten erst die TT-Tunnelportale, in diesem Fall von Auhagen, platziert und fixiert werden. Sodann werden die Bereiche, in denen das Gelände anzuheben ist, markiert. Zu schützende Böschungen werden mit Folie abgedeckt. Nun kann der Bauschaum im Bereich der Tunnelportale, der Abstellgleise, des Werksanschlusses, der Tunnelausfahrt Richtung Schattenbahnhof und bei der rückwärtigen Verlängerung der vorgegebenen Hügelkämme seine Arbeit verrichten.

Da Einkomponentenschäume üblicherweise erst durch Feuchtigkeit aushärten, ist bei deren Verwendung ein Zwischenbefeuchten erforderlich. In maximal zwei Tagen härtet der Bauschaum aus und das Bearbeiten durch Schneiden und Heraussägen kann beginnen. Dabei sollte man darauf achten, nicht zu viel wegzuschneiden, und sich lieber langsam Schritt für Schritt an die gewünschte Geländeform herantasten.

Ein Überzug aus Gipsbinden und Leim ist notwendig, da Bauschaum teilelastisch bleibt und vor allem keine UV-Beständigkeit aufweist. *Ralf Reinmuth, Alexander Schatz, hc*

Folge 2 im Juli-Heft



Tunnelpassage: Die getarnte Einfahrt in den Schattenbahnhof präsentiert sich schon mit verklebtem und lackiertem Korkbett. Die Stützmauer macht den Hang glaubhaft.



Stellprobe der zum Teil fertiggestellten Gebäude: Oberhalb der Station und des Dorfes stehen die Produktionsanlagen des VEB Oberschmieda.



Fotos: Reinmuth

Beim Eingipsen der Bauschaumböschung ist Handarbeit erforderlich: Mit den Fingern kann man die weiche Masse am besten verstreichen.

BASTELTIPPS

Thymian-Büsche

Im Frankreich-Urlaub lohnt sich die Suche nach Thymian, wie Karl Heinz Heukeshoven weiß.

● Mittlerweile haben sich einige Firmen auf den Vertrieb von Naturmaterialien spezialisiert. Wer allerdings größere Flächen mit Bäumen ausstatten will, für den lohnt sich sogar ein Kurzurlaub in Frankreichs Süden, so den Departements Provence, Roussillon oder Languedoc. Dort finden sich auf vielen felsigen Hügeln trockene alte Thymian-Strünke. Diese zeichnen sich durch feine Verästelungen in unterschiedlichen Größen aus. Die zähen Zweige lassen sich vorsichtig biegen und bilden ein stabiles Baumgerippe. Als Belaubung bewährte sich Heki-Flor, das zurechtgezupft auf und zwischen die Äste gesteckt wird und zumeist auch ohne Klebstoff hält. Durch die luftige Belaubung erkennt der Betrachter auch das feine Gerippe.

Karl Heinz Heukeshoven



Links die Basis, unten das belaubte Endprodukt. Das Holz des Thymian eignet sich sogar zum Einkleben weiterer Äste in den neuen Baum.



Fotos (2): K. H. Heukeshoven

Schützender Gerätewagen

Für seinen Eisenbahndrehkran EDK 25 in Spur IIm baut Horst Fischer einen Schutzwagen.

● Damit das Personal seines selbst gebauten Eisenbahndrehkrans EDK 25 (siehe MODELLEISENBAHNER Heft 8/2001) nicht mit einem separaten Gerätewagen ausrücken muss, konstruierte Horst Fischer einen kombinierten Schutz-Gerätewagen. Wie der Kran besitzt auch der Begleitwagen kein konkretes Vorbild, doch die Kreativität vieler Schmalspurbahnbetreiber im Vorbild, was Fahrzeugeigenbauten betrifft, ist ja auch bemerkenswert. Als Basis für den Vierachser dient eine fünf Millimeter starke Pertinaxplatte mit den Maßen 300 x 110 mm. Der Rahmen besteht aus 280 x 10 mm langem Pertinax derselben Stärke und wurde mit Zwei-Komponenten-Kleber so am Wagenboden befestigt, dass an beiden Enden 10 mm Platz bleiben. Diesen Freiraum nehmen die beiden Pufferbohlen ein, die jeweils aus einer 110 mm langen Pertinaxleiste mit einer Kantenlänge von 10 mm bestehen. Beide Leisten erhalten in der Mitte ein Loch mit

AUS DER IDEENKISTE

Gedämpfte Beleuchtung

● Im Digitalbetrieb wird eine Spannung von etwa 16 Volt aufs Gleis losgelassen. Bei Waggon-Beleuchtungen, die nicht über einen Decoder mit Dimm-Funktion geschaltet sind, kann die hohe Dauerspannung zu verkürzter Lebensdauer der Birnchen und sogar zu Verformungen der Gehäuse führen. Für Fleischmann-Beleuchtungen 6450 mit zwei Glühbirnchen löst man das Problem, indem die parallel geschalteten Leuchtmittel in Reihe geschaltet werden. Dazu entfernt der Modellbahner die schwarze Kabelverbindung zwischen den Fassungen und trennt das braune Anschlusskabel von einer Fassung und lötet es an Stelle des schwarzen Kabels an. Nun ist die Stromstärke halbiert und die Birnchen leuchten weniger hell.

Hans-Georg Schwarze

Löthilfe aus dem Kinderzimmer

Lego-Steine genießen im Hause Bonnekoh bei Vater und Sohn große Popularität.

● Während der Sohnemann Häuser, Autos und Raumschiffe baut, nutzt Heinz-Günter Bonnekoh die bunten Steine als Hilfe bei Lötarbeiten an der Sommerfeldt-Oberleitung. Die in zwei Höhen lieferbaren Steine lassen sich nahezu beliebig zusammenstecken und bilden eine stabile Stütze, wenn sie den Fahrdraht mit leichtem Druck unter den Mastausleger pressen. Die Noppen an der Oberseite verhindern zudem ein allzugroßes Seitenspiel der Leitung. Vor der eigentlichen Löterei sollte man probieren, welchen Minimal-Abstand zum Lötpunkt die Steine haben müssen, ohne dass sich der Draht in den Kunststoff eingräbt. Nun kann sich der Modellbahner ganz auf seine Lötarbeit konzentrieren. *Heinz-Günter Bonnekoh*



Trotz der Widerstandsfähigkeit des Lego-Kunststoffs sollten die Stützen dem Lötkolben nicht zu nahe kommen.

Foto: H.-G. Bonnekoh



Foto: H. Fischer

Mit dem Gerätewagen wird zwar kein konkretes Vorbild nachgebaut, es entsteht aber ein Fahrzeug, das es durchaus gegeben haben könnte.

einem Durchmesser von 3 mm, das später den Mittelpuffer (LGB-Artikel 3000/13E) aufnimmt. Beide Pufferbohlen werden nun mit der Bodenplatte verklebt. Nun wendet sich der Spur-IIm-Bahner dem Aufbau zu. Die Teilung der offenen, aus 3 mm starken Pertinax-Platten gefertigten Bordwände entspricht einem bereits vorhandenen offenen LGB-Wagen. Die Höhe richtet sich nach dem Ausleger des EDK, der auch bei Neigungswechseln und in Kurven keinen Kontakt zur Bordwand haben darf. Um Fahrversuche durchführen zu können, rüstet man den Rahmen mit Drehgestellen aus, die Lehmann unter der Artikelnummer 67402 liefert. Zur Befestigung klebt der Modellbahner unter dem Wagenkasten in einem Abstand von 55 mm von einer Front und 55 mm von beiden Seiten einen Pertinaxwürfel mit einer Kantenlänge von 10 mm auf. Die Höhe ist notwendig, damit die Radsätze später nicht am Wagenboden schleifen. Das Drehgestell hält ein Alu-Niet mit einem Durchmesser von 6 mm, der mit Zwei-Komponenten-Kleber mittig auf der Drehzapfenhalterung befestigt wird. Der Kran-Ausleger selbst ruht auf einem aus 5 x 5 mm messenden Holzleisten zusammengesetzten Bock, den man im Boden am besten mit einer Schraube verankert. Die Begrenzung der Auflagefläche richtet sich nach der Breite des Auslegers und den Kurvenradien und muss bei Fahrversuchen ermittelt werden. Die Trittstufe besteht aus Messing-Rundmaterial, an das zwei Messingbleche gelötet werden. Der geschlossene Aufbau stammt vom LGB-Werkstattwagen (Katalog-Nummer 40480), dessen Wände einen Anstrich mit Revells Nummer 84, Lederbraun matt, erhalten. Zum Schluss versieht man das Modell noch mit einer Beschriftung, die zum Kranwagen passen sollte. *Horst Fischer*

Amerikanisierter Übergang

Frank Baumgart wandelt Märklins einfachen Bahnübergang in eine US-Version um.

● Für den Wechselstrombahner liefert Märklin seit vielen Jahren US-Lok- und Wagenmodelle, typisches Zubehör wie Signale oder Bahnübergänge fehlen jedoch. Um dem abzuhelfen, nimmt Frank Baumgart Märklins Bahnübergang-Klassiker 7390 und entfernt vorsichtig das Andreas-Kreuz. Ersetzt wird es durch einen Pfahl, den zwei kreuzförmig aufeinander montierte Tafeln mit den Schriftzügen Railroad und Crossing schmücken. Beim Vorbild ist die Schrift zumeist mit einem schwarzen Rahmen versehen. Auf dem Computer entstehen die Buchstaben im Schrifttyp Arial mit der Schriftgröße 6 oder 8. Anschließend versiegelt man die beiden Schilder mit Klarsichtfolie, die in Baumärkten unter den Bezeichnungen 3M oder DC-Fix erhältlich ist. Auf die Rückseite klebt man mehrere Schichten schwarzer Folie und schneidet die Balken anschließend aus. Der Pfosten entsteht wahlweise aus einem Messingrohr mit einem Durchmesser von zwei Millimetern, das man weiß lackiert, oder einfach aus einem weißen Lutscher-Stiel. Der Pfosten erhält eine Wicklung aus dünnem schwarzen Klebeband, bevor die Warntafeln aufgeklebt werden. Auch der runde Schrankenbaum wird weiß lackiert und mit Klebeband umwickelt oder durch einen ebenfalls gebräuchlichen Baum mit rechteckigem Querschnitt ersetzt. *Frank Baumgart*

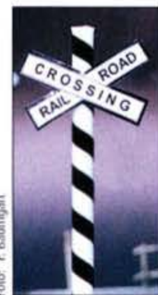


Foto: F. Baumgart

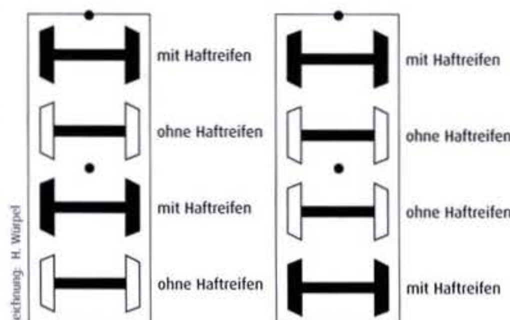
Endlich warnt ein passendes Schild vor dem sich nähernden Big Boy von Märklin.

Ausgequietscht

Bei seinen Minitrix-Schlepptenderloks hat Heinz Würpel die Achsen getauscht.

● Bei Kurvenfahrt machte sich bei den Minitrix-Baureihen 01, 03 und 41 von Heinz Würpel ein höheres Fahrgeräusch bemerkbar. Bei Wartungsarbeiten vertauschte der N-Bahner zufällig die hinteren beiden Antriebsachsen und Wunder, oh Wunder, nun fahren die Loks nicht lauter als auf geraden Strecken-Abschnitten. Der Achsentausch brachte bei Lokomotiven anderer Hersteller ähnliche Ergebnisse.

Heinz Würpel



Zeichnung: H. Würpel

Nach dem Achsentausch verringern sich die Geräusche ohne Zugkrafteinbuße.

Gutes Geld für Ihren Tipp



Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal ist ein Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar für den Druck sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.
Die Adresse:
MEB-Verlag GmbH, Redaktion MODELLEISENBAHNER, Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee



Sowohl der grüne Vierachser als auch die T-1-Transporter von Volkswagen wanderten beim Vorbild schon längst ins Museum oder auf den Schrottplatz.

Die Postbeförderung der Bahn endete 1997. Die Deutsche Post Collection sorgt im Verein mit Piko für rollenden Nachwuchs im H0-Bereich.

Ab geht die Post

Postwagenmodelle erfreuen sich großer Beliebtheit bei den H0-Bahnern und zunehmend auch bei den Herstellern. Früher musste man oft mit Phantasie-Beschriftungen auf schönen Wagen leben.

Die enge Zusammenarbeit der Großserien-Produzenten mit der Bundesarbeitsgemeinschaft Bahnpost e.V. trägt mittlerweile höchst erfreuliche Früchte. Nach dem sehr schönen Zweiachser Post-c/13 erscheint nun der ebenfalls von Piko konstruierte Post 4-al/15. Das Vorbild des Waggons mit der Post-Nummer 4743 wurde im Oktober 1943 in Dienst gestellt und im Dezember 1968 ausgemustert. Eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h machte die kurzen Vierachser vielseitig einsetzbar.



Die vorbildgerechte Bedruckung in feinster Ausführung macht die Betrachtung zum Genuss.

Die in hervorragender Qualität ausgeführten Anschriften teilen den Wagen der Oberpostdirektion Frankfurt zu, das Zuglaufschild kündet von einer Rundreise von Frankfurt/Main über Heidelberg und Mannheim zurück in die Main-Metropole. Aus den Zugnummern ersieht man, dass der Postwagen in Personenzügen mitgeführt wurde. Die Lackierung einschließlich des aluminiumfarbenen Dachs steht der Beschriftung nicht nach, die Trennkante zwischen grünem Aufbau und schwarzem Rahmen geriet konturenscharf. Auch die Gravur des Gehäuses überzeugt. Alle Griffstangen sind separat ab Werk angesetzt, ebenso die Schlussscheibenhalter. Auch die dünnen Kunststoff-Trittstufen mit angedeuteter Gitterstruktur und die sehr feinen Griffe unter den Puffern zeugen von der umfassenden Beschäftigung der Piko-Konstruktionsabteilung mit dem Vorbild. Hinter den originalgetreu vergitterten Fenstern erkennt man eine Inneneinrichtung. Das Modell ist mit zwei Nachbildungen der vierfach gefederten Drehgestelle der Bauart Görlitz III leicht ausgestattet. Nur bei der Detaillierung des Dachs fehlen gegenüber einer Vorbildaufnahme von 1959 die Nietreihen. Anlässlich von Hauptuntersuchungen erhielten viele vormals genietete Post 4-al/15 ein geschweißtes Dach. Nach Angaben von Piko existieren vom 4743 spätere Fotos, die den Sonnebergern Recht geben. 70 Prozent aller Waggons wurden bereits ab Werk mit geschweißtem Dach ausgeliefert.

Die Abmessungen des Vorbilds setzten die Sonneberger hervorragend ins Modell um. Für Wechselstrom-Bahner finden sich Tauschradsätze unter der Piko-Artikelnummer 56060. Im Betriebsdienst gefällt der leichte, taumelfreie Lauf und auch halsbrecherische Schnellfahrten mit 250 km/h im Zugverband durch enge S-Kurven bringen das Modell nicht aus der Ruhe. Dabei spielte es keine Rolle, ob serienmäßige Bügel- oder Kurzkupplungen von Märklin, Fleischmann oder Roco montiert waren. Dem Vorbildeindruck halber sei der Einsatz von Kurzkupplungen empfohlen. Der rundum gelungene Wagen hat es verdient.

Der Vertrieb erfolgt zum Preis von 35,90 Euro ausschließlich über die Deutsche Post Collection, Abt. 8203, Postfach 110422, 60039 Frankfurt, Tel. (01803)246042, Fax (01803) 246044. Interessenten sollten sich beeilen, da der Waggon in limitierter Auflage erscheint.

Jochen Frickel

AUF EINEN BLICK

PRO Sehr gute Formgebung; hervorragende Maßstäblichkeit; ausgezeichnete Lackierung und Beschriftung; sehr gute Fahreigenschaften

KONTRA Nichts

PREIS 35,90 Euro

URTEILE ■■■■■

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

Die Achsfolge 1'E und die Form muten europäisch an. Bachmann stellt die eigentlich für Russland gebaute Russian Decapod als H0-Modell vor.

Russisches Roulette

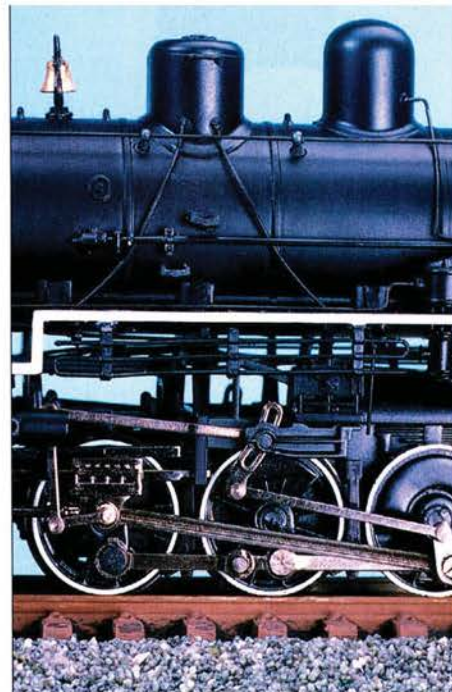
Russian Decapod? Was hat eine amerikanische Dampflok denn mit Russland zu tun?, wird sich mancher Modellbahner fragen. Während des Ersten Weltkriegs bestellte die russische Regierung in den USA mehr als 1000 fünffach gekuppelte Güterzug-Lokomotiven. Durch die Wirren der Oktober-Revolution kamen 200 Exemplare nicht zur Auslieferung und wurden von der United States Railroad Administration (USRA), einer staatlichen Aufsichtsbehörde, an verschiedene US-Bahngesellschaften abgegeben. Die Erie-Railroad setzte insgesamt 75 Maschinen ein. Decapod steht übrigens für die Achsfolge 2-10-0.

Im Gegensatz zu einigen anderen Dampfloks, die durch eine technische Aufwertung aus Bachmanns Normal- ins höherwertige Spectrum-Sortiment befördert wurden, ist die Decapod eine Neukonstruktion. Die Detaillierung genügt dabei hohen Ansprüchen. Leitungen wurden freistehend nachgebildet, ebenso Pumpen und Griffstangen. Die hinter dem Schlot aufgehängte Glocke sieht so aus, als ob sie tatsächlich Passanten warnen könnte. Nur die Ansammlung der Pfeifen auf dem Kesselscheitel scheint zu sehr aus dem Groben geschnitzt. Wer seinen Blick auf den Umlauf richtet, stellt fest, dass dieser seltsamerweise nicht bis zum Führerhaus reicht. Letzteres versahen die Bachmänner mit einer überzeugenden Nachbildung der Kesselrückwand und installierten auch gleich Lokführer und Heizer. Die mechanische Verbindung von Lok und Tender übernimmt eine nicht kulissengeführte Deichsel, die zwei Kuppelabstände ermöglicht. Die elektrische Versorgung stellen zwei Stecker her, deren bunte Zuleitungen deutlich sichtbar verlaufen. Der Tender beherbergt die Elektronik inklusive Digitalschnittstelle nach NEM 652. Die Fahrgestelle von Lok und Kohlewagen weisen feine Radsätze mit Spurkränzen nach Rp-25-Norm auf.

Der Antrieb wirkt auf die fünf Treibachsen der Lokomotive. Die Beförderung von Zügen wird trotzdem zum Roulette-Spiel. 23 Gramm in der Ebene entsprechen lächerlichen acht vierachsigen US-Güterwagen. Eine achtprozentige Steigung wuchtet die Decapod mit wirbelnden Treibstangen einen offenen Vierachser hinauf. Damit ist aber auch der einzige, wenngleich schwer wiegende Nachteil des Antriebs genannt. Davon abgesehen sind die Fahrleistungen gut. Lautlos setzt sich die Maschine bei 3,8 Volt und umgerechnet 10 km/h in Bewegung. Einmal in Fahrt, kann der Lokführer das Tempo auf 8 km/h drosseln. Im gestreckten Galopp jagt man bei 12 Volt mit 94 km/h über die Gleise. Die Schwungmasse ermöglicht einen Auslauf von sieben Zentimetern aus 70 km/h.



Bachmanns E-Z-Mate-Kupplung ist mit den Exemplaren von Kadee kompatibel.



Weiß lackierte Radreifen besaßen auch viele russische Dampflokomotiven.

Da die Energieversorgung über sechs Räder pro Lokseite erfolgt, steht einem spannungsgeladenen Eisenbahnspiel nichts mehr im Wege.

150 Euro gehen für einen fein detaillierten, aber schwächlichen Fünfkuppler mit guten Fahreigenschaften noch in Ordnung. *Jochen Frickel*

Auf einen Blick

PRO Sehr gute Formgebung; selbst feinste Details ab Werk montiert; sehr leiser Lauf; gute Fahreigenschaften; digitale Schnittstelle nach NEM 652

KONTRA Lausige Zugkraft; Kabelsalat zwischen Lok und Tender

PREIS Etwa 150 Euro

URTEILE ■■■

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

Der Russian Decapod kann man eine harmonische Formgebung bescheinigen.





Epoche-I-Bahner sind nicht verwöhnt mit Modellen. Wenn Sie sich auch noch für die frühe SBB interessieren, dann sieht es düster aus. Brawa hilft ihnen mit Amerikanern.

Modell-Amis

Die vierachsigen 3.-Klasse-Personenwagen sind die ersten H0-Großserien-Modelle nach Schweizer Vorbild aus der Zeit vor der SBB-Gründung im Jahr 1902. Nach dem großen Erfolg und dem dementsprechend schnellen Abverkauf der ersten Auflage von Schweizer Amis liefert Brawa gerade die zweite mit geänderten Betriebsnummern aus.

Die Vorbilder der Brawa-Personenwagen dritter Klasse wurden ursprünglich für die Vereinigten Schweizer Bahnen (VSB) gebaut und wiesen anfänglich beide zehn Sitzreihen mit zwei mal vier Plätzen auf. Die Waggons hatten eine Länge von 14,38 Metern, einen Radstand von 9,58 Metern und wurden von Reifert, Bockenheim bei Frankfurt am Main, gebaut. Von 1858 bis 1903 trugen sie die VSB-Nummer 115 respektive 136 und waren, als sie 1903 zu den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) kamen, im Grunde bereits veraltet. Ihr spartanisches Innenleben wies keine Toillette auf, und auch unter SBB-Regie wurde nie ein stilles Örtchen eingebaut. Die dritte Klasse kannte damals nur vereinzelt Aborte, allerdings immer ohne Wasserspülung. Zur Erhellung diente den Ex-VSB-Wagen bis 1917 die nicht ganz ungefährliche Gasbeleuchtung mittels eigenem Gastank. Dieser war bei den VSB-Vierachsern unterhalb des Wagenbodens ohne besondere Sicherheitsmaßnahmen befestigt. Bei Unfällen verursachte das häufig austretende Gas oftmals Brände, wie verschiedenste schwere Unfälle mit Verletzten und Toten belegen. Im Jahr 1918 bekamen die beiden mittlerweile 60 Jahre alt gewordenen Personenwagen eine elektrische, von Akkumulatoren gespeiste Beleuchtung. Als Bremsvorrichtung wurde zuerst eine Spindelbremse eingesetzt, die um 1895 eine Luftdruckbremse von Westinghouse ersetzte. Im Winter sorgte eine Luft-/Dampfheizung für etwas Wärme im Wageninnern.

Im Alter von gut 70 Jahren wurde SBB-Nummer 9309 (VSB 115) 1931/1932 aus dem Verkehr gezogen und anschließend verschrottet. Besser erging es dem ehemaligen VSB-Wagen 136 (SBB 9317). Er übertraf seinen Bruder an Lebensjahren bei weitem. Erst 1941 wurde auch er, bereits 83-jährig, außer Dienst gestellt. 1944 wurde er jedoch nochmals zum Mannschaftswagen für das Unterhaltspersonal mit Bezeichnung X 4 99197 reaktiviert und 1947 gar nochmals zum X 4 95342 umgezeichnet. Sein langes Leben endete 1951 mit 93 Dienstjahren durch Verschrottung.

Die H0-Modelle aus Remshalden bestechen durch ihre ausgeprägte Detaillierung: Neben den Drehgestellen mit sauber gravierten Blenden, den aufwendigen Speichenradsätzen mit Bremsklötzen, die genau über den Radreifen laufen, gefallen die perfekt eingesetzten Fenster. Am gelungensten sind die beiden Plattformen an den Wagenenden, die das aktuell Mögliche im Großserienbau repräsentieren. Von der Bremskurbel über die selbstverständlich durchbrochenen und verzierten Dachabstützungen bis zum Schlussscheibenhalter und den



Gespräche von Plattform zu Plattform waren beim fahrenden Vorbild nur mit kräftiger Stimme möglich.



Das Idyll trügt: Das Verreisen in den vierachsigen Amerikanern war alles andere als bequem und gemütlich.

Wagenübergängen kann man sich kaum dünnere und gratfreie Spritzlinge vorstellen. Die schlanken Epoche-I-typischen Pufferchen passen natürlich genau ins Gesamtbild. Der große Gastank für die Beleuchtung unterhalb des Wagenbodens fehlt ebensowenig wie das Abflussrohr der Toilette. Nur das war des Guten zuviel, da die Vorbilder ja leider nicht über diesen Luxus verfügten. Es gab einige wenige Amis, denen nachträglich ein Klosett eingebaut wurde – die hatten jedoch andere Betriebsnummern.

Auf dem grauen Dach mit schwach angedeuteter Rußablagerung ist unter anderem die Gasleitung der Lampen nachgebildet. Die makellose Lackierung und Bedruckung beider Waggons befinden sich auf dem gleichen hohen Niveau wie die Kunststoffspritzlinge.

Die gefederten Drehgestelle der Wagen, die im Fachhandel etwa 50 Euro pro Stück kosten, sorgen für einen ruhigen Lauf. Billig sind die Amis nicht, aber dafür erhält der Modellbahner ein wirklich sehenswertes Fahrzeug, das auch hinter so manchem Messing-Handarbeits-Lokmodell eine gute Figur machen könnte. Im Herbst will Brawa zunächst exklusiv in der Schweiz und im Jahr 2003 auch in Deutschland den noch fehlenden vierachsigen Packwagen liefern. *Stefan Alkofer*

AUF EINEN BLICK

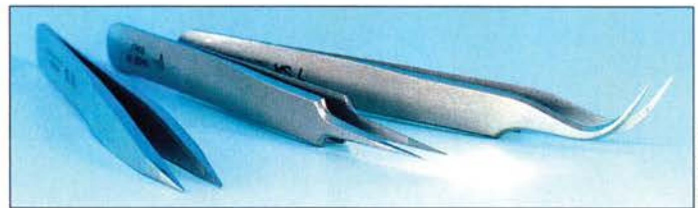
PRO Perfekte Gravur der Kunststoffspritzlinge vor allem an den Plattformen; feine Radsätze; tadellose Lackierung und Bedruckung; ruhiges Laufverhalten

KONTRA Falsche Betriebsnummer bei beiden Wagen, die keine Toilette hatten

PREIS Etwa 50 Euro

URTEILE ☒☒☒☒

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar



Die drei Xuron-Pinzetten zeigen nach Dauergebrauch keinen Verschleiß.

Foto: R. Albrecht

Für feinmechanische Arbeiten sind die Pinzetten unverzichtbar. Auch die US-Firma Xuron führt sie.

Spitzen-Trio

Als kleine, aber kräftige Hilfsmittel sind im Modellbau Pinzetten gefragt. Solche aus antimagnetischem Stahl bietet neuerdings auch das amerikanische Unternehmen Xuron über die Nürnberger Firma Hörl (E-Mail: info@3R-Werkzeuge.de) auf dem deutschen Markt an.

Das antimagnetische Material garantiert das sichere Aufnehmen und Platzieren selbst kleinster Teilchen aus Eisen, etwa Nieten für die Steuerung von Modell-Dampflokomotiven. Die drei ausprobierten Pinzetten decken alle normalerweise anfallenden Modellbauaktivitäten ab. Die 5 SA (zirka 7,20 Euro) hat besonders feine Spitzen, so dass man in den kleinsten Winkel kommt. Die 00 SA (etwa 5,60 Euro) verfügt über kräftigere Spitzen und eignet sich auch für Kraftakte beim Justieren. Die 7 SA (zirka 7,20 Euro) bewährt sich dank fein gebogener Spitzen beim Zurüsten.

Die Pinzetten liegen gut in der Hand, zeigten selbst nach Dauergebrauch keine Verschleißspuren und überzeugen auch im Preis. *Rainer Albrecht*

AUF EINEN BLICK

PRO Antimagnetischer Stahl; solide Verarbeitung; Handhabung; kaum Verschleiß; Preis-Leistungs-Verhältnis

KONTRA Hinterlassen beim nie auszuschließenden Abrutschen wenn auch nur geringe Spuren auf Modellobjekten

PREIS Zusammen etwa 20 Euro

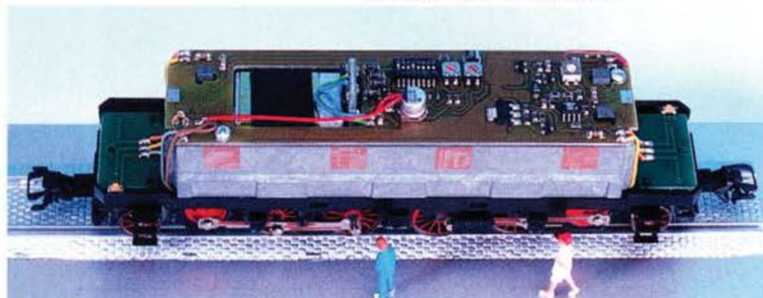
URTEILE ☒☒☒☒◭

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar



Als Ausstellungstück auf einem Sockel ist E 75 05 angesichts ihrer wirklich überzeugenden Fahreigenschaften viel zu schade.

Wenn das Gehäuse so leicht abnehmbar ist wie bei der E 75, dann ist auch die Programmierung auf der Platine kein Problem.



EINE 75 ZUM 75.

Im Jahr 1927 stellte die DRG die E 75 in Dienst. Märklin bringt jetzt das H0-Modell einer der letzten Stangen-E-Loks in den Handel.

Bei ihrem Erscheinen war sie im Grunde bereits veraltet. Die letzte Stunde der Stangen-E-Loks hatte bereits geschlagen. Das zeigt sich auch daran, dass die ursprüngliche E75-Bestellung im Lauf der Auslieferung zugunsten der E44 umgewidmet wurde, die Ende der 20er-Jahre bereits in den Startlöchern stand. Die Stangenloks mit ihren riesigen Motoren mussten zugunsten neuer, leistungfähigerer Lokomotiven mit Einzelachsantrieb weichen. Zwar standen viele Maschinen mit der auffälligen Kraftübertragung noch lange Zeit im Einsatz und auch die Baureihe E75 konnte sich noch bis 1972 halten, aber ihre Antriebstechnik war überholt.

Nur die mäßigen Erfahrungen mit der bereits im Einsatz befindlichen E77 machten die E75 gar erst nötig und möglich. Die Laufeigenschaften der E77 mit dem dreiteiligen Lokkasten waren nur wenig zufriedenstellend, und so hoffte man bei der Reichsbahn, dass ein einteiliger Lokrahmen eine Verbesserung bringen könnte. Die E75 geriet deshalb größtenteils zur E77 mit einteiligem Kasten. Aber so richtig überzeugend war der neue Entwurf auch nicht, und so wurden von insgesamt 79 bestellten Fahrzeugen am Ende nur 31 abgeliefert. Ursprünglich wurden die Maschinen für den süddeutschen Raum rund um München (zwölf Stück) und das mitteldeutsche Netz (19 Stück) beschafft. Der Zweite Weltkrieg vereinigte alle E75 in Bayern im Tausch gegen die dort eingesetzten E77, die nach Mitteldeutschland kamen.

Den Krieg überlebten nicht alle Maschinen, sieben wurden im Münchner Bombenhagel zerstört und zwei blieben in der sowjetisch besetzten Zone hängen. Die restlichen Loks nahmen ihren Dienst für die junge DB im Raum zwischen München und Freilassing auf. In den frühen 60er-Jahren verschlug es die BR 75 ins nördliche Oberbayern nach Ingolstadt, wo sie überwiegend Güterverkehr in Richtung Franken abwickelte, bevor sie nach Treuchtlingen umbe-

heimatet wurde, um 1968 wieder nach Ingolstadt zurückzukehren. Die letzten Jahre verdienten die Veteranen ihr Gnadenbrot im Bereich des Münchner Hauptbahnhofs überwiegend mit dem Abholen und Bereitstellen von Wagen.

Märklin erinnerte sich wohl daran, dass vor 75 Jahren die E75 auf die Gleise kam und hat deshalb aktuell ein H0-Wechselstrom-Modell auf Basis einer Lokomotive aus dem Hause Trix ausgeliefert. Das Vorbild des Märklin-Fahrzeugs, E7505, gehörte zu den für Bayern bestimmten Maschinen und kam 1929 zum Bw München Ost.

Das H0-Modell der Göppinger erfuhr laut Anschrift seine letzte Hauptuntersuchung am 20. Februar 1964 und ist noch dem Bw Ingolstadt zugeordnet. Dank der gestochen scharfen Bedruckung können diese Informationen auch ohne Lupe auf dem Rahmen abgelesen werden. Insgesamt lassen die Göppinger bei Lackierung und Bedruckung nichts anbrennen. Ansonsten ist die Verwandtschaft zum Trix-Modell nicht nur wegen des Märklin-untypischen Kunststoffgehäuses augenscheinlich. Die Nachbildung der SBS-10-Stromabnehmer mit der auffälligen, zudem rot lackierten Bodenplatte ist nicht mehr ganz zeitgemäß, die E 44 aus demselben Haus zeigt, dass es auch ohne Bodenplatte geht. Stromleitungen, die nicht am Stromabnehmer enden, sondern kurz davor im Nirvana des Lokinneren verschwinden, wären leicht vermeidbar.

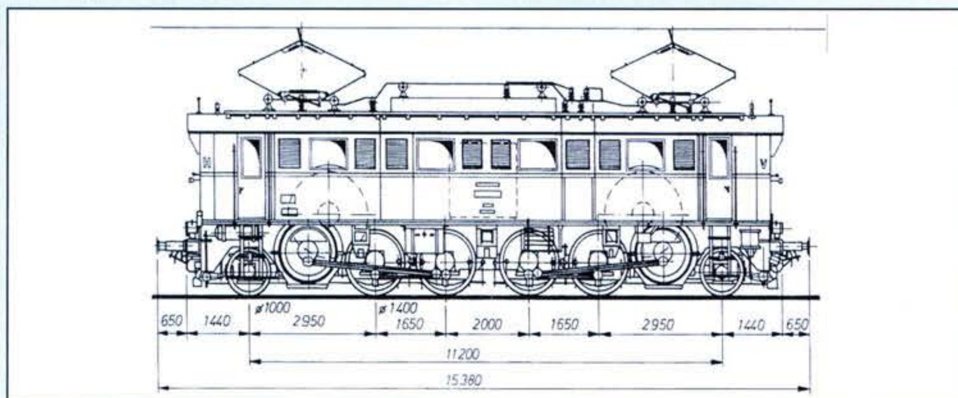
Gefallen kann die Detaillierung der freistehenden Teile am Lokkasten. Sandkästen, Later- →



MESS- UND DATENBLATT

E7505 der Deutschen Bundesbahn von Märklin in H0





Zeichnung: MEB-Archiv

Steckbrief

Hersteller: Märklin, Göppingen
Bezeichnung: E7505 der Deutschen Bundesbahn
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2001/2002
Epoche: III
Katalognummer: 37750
Im Handel seit: April 2002
Andere Ausführungen: Keine
Gehäuse: Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 517 Gramm
Kleinster befahrener **Radius:** 358 mm
Kupplung: Märklin-Kurzkupplung
Normen: NEM, CE
Preis: 250 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

Elektrik

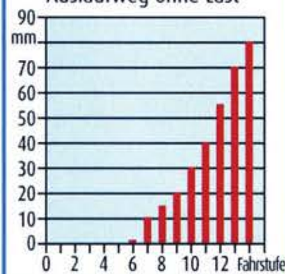
Stromsystem: Wechselstrom
Nennspannung: 16 Volt
Steuerungssystem: Motorola
Stromabnahme: Über Mittelschleifer
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel
Digitale Schnittstelle: NEM 652

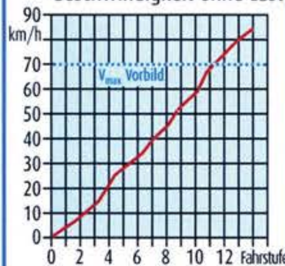
Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/ Stirnradgetriebe auf alle vier Treibachsen
Schwungmasse: Eine
Haftreifen: Vier
Zugkraft:
Ebene: 250 Gramm (Zug mit mehr als 160 Achsen)
3 % Steigung: 200 Gramm (Zug mit mehr als 130 Achsen)
8 % Steigung: 75 Gramm (Zug mit 50 Achsen)

Service

Gehäusedemontage: Gehäuse der Lokomotive spreizen und nach oben abheben.
Innenteile: Platine mit Decoder ist nach Abnahme des Gehäuses gut zugänglich, Motor und Getriebe nicht
Zurüstteile: Kupplungshaken
Bedienungsanleitung: Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Kunststoff-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





F_S = Fahrstufe
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
V_0 = Geschwindigkeit

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	15380	176,8	176,9
Achsstand der Lok	11200	128,7	130,9
Treibraddurchmesser	1400	16,1	15,4
Laufraddurchmesser	1000	11,5	11,0
Lauf-Kuppelrad-Achsstand	2950	34,1	35,1
Achsstand der Treibräder	5300	61,0	61,5

Fahrwerte ohne Last	F_S (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1	2	-
Kriechen	1	2	-
V_{max}	14	85	80
bei 70 km/h	≈11	70	40

nen und die markante Kühlschlange wirken fein gestaltet und gut proportioniert. Die Radsätze sind filigran, lediglich die Gegengewichte in den Treibrädern sind etwas klein ausgefallen, zieht man den Vergleich mit dem Vorbild heran.

Das Gehäuse lässt sich mit einer minimalen Spreizung problemlos abheben, ohne dass versteckte Schrauben gedreht werden müssten oder Rastnasen bruchgefährdet wären. Der deshalb sehr einfach zugängliche Blick ins Innenleben zeigt eine große Platine, auf der die Elemente zur Einstellung der Lokadresse, der Anfahr- und Bremsverzögerung sowie der Höchstgeschwindigkeit übersichtlich angeordnet sind. Außerdem befindet sich in einem Eck noch der Jumper, für den optionalen Oberleitungsbetrieb. Motor und Getriebe hingegen sind alles andere als leicht zugänglich.

Das H0-Modell der E75 rüstet Märklin serienmäßig mit einem Digitaldecoder aus und das lässt gute Fahreigenschaften erwarten. Aber auch die Analogbahner kommen nicht zu kurz: Sie können ihre neu erworbene Stangen-Lok problemlos betreiben und dürfen ebenfalls mit guten Fahreigenschaften rechnen: Bei ungefähr 13 Volt fährt E7505 mit der Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 70 km/h und hat einen Auslauf von etwa 4 Zentimetern. 17,5 Volt verhelfen der Maschine zu einer Höchstgeschwindigkeit von 96 km/h. Das ist unter Berücksichtigung des 40-prozentigen NEM-Zuschlags völlig angemessen. Aus der Höchstgeschwindigkeit hat das Fahrzeug einen Auslauf von etwas mehr als 10 Zentimetern. Die Anfahrspannung liegt bei 4,5 Volt und die zugehörige Geschwindigkeit beträgt 9 km/h.

Etwas gewöhnungsbedürftig sieht der in engen Radien stark ausschwenkende Führerstandseinstieg aus, der mit der Vorlaufachse verbunden ist. Dafür verdient die Geräuschentwicklung der Maschine ein dickes Lob.

Vom Schleifer ist kaum etwas zu vernehmen und auch Motor sowie Getriebe weisen hohe Laufkultur und wenig störende Geräusche auf.

Im Digitalbetrieb ist das Fahrverhalten noch ausgewogener. In der ersten Fahrstufe kriecht der E-Lok-Veteran mit 2 km/h über die Gleise. Pro Fahrstufe erhöht sich die Geschwindigkeit um 5 bis 7 km/h und in der 14. Fahrstufe erreicht die Lok 85 km/h. Aus dieser Geschwindigkeit hat sie einen Auslauf von 8 Zentimetern. Den Digitalbahnern spendierte Märklin noch ein kräftiges Signalhorn neben der schaltbaren Spitzen- und Führerstandsbeleuchtung. Die Zugkraft des mit vier Haftreifen ausgestatteten Fahrzeugs ist beeindruckend: In der Ebene zieht die E75 ein halbes Pfund über die Seilrolle. In der dreiprozentigen Steigung bewältigt sie noch relativ problemlos 200 Gramm und auf dem achtprozentigen Gefälle reicht es noch für 180 Gramm. Damit dürfte auf der heimischen Modellbahn der Betrieb gesichert sein.

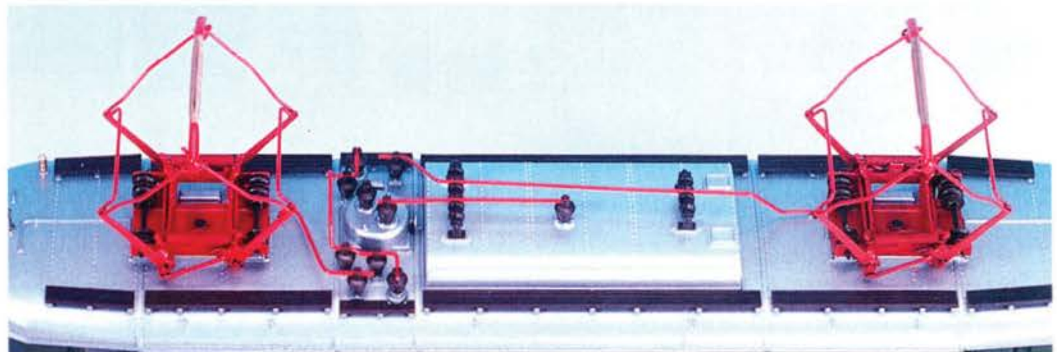
Optisch ist die Wechselstrom-E75 akzeptabel. Das ein oder andere Detail hätte etwas Auffrischung vertragen, aber die Lok ist insgesamt stimmig. Das Fahrverhalten der Maschine entspricht dem Stand der Technik, sowohl analog als auch digital. Die moderne Göppinger Antriebstechnik mit Fünfpol-Motor lässt keine Wünsche offen, und die Zugkraft ist allemal ausreichend dimensioniert. Die E7505 von Märklin wird in den Fachgeschäften zu einem Preis von rund 250 Euro angeboten, was nicht wenig ist für ein älteres Ursprungs-Modell, trotz Digital-Ausstattung. Die Freunde der Altbau-E-Loks unter den Wechselstrombahnern können sich dafür auf exzellente Fahreigenschaften vorfreuen.

Stefan Alkofer



Die Radsätze der E75 wirken bis auf die etwas zu klein dimensionierten Gegengewichte gut proportioniert und sind in authentischem Rot lackiert.

Die Dachleitungen zu den Stromabnehmern verschwinden kurz davor im Wageninneren. Das müsste im Hause Märklin auch anders lösbar sein.



STADTGESPRÄCH



Foto: W. Knoke

Museums-Triebwagen 380 mit Beiwagen 643, die Vorbilder des Kato-Zuges der Rheinischen Bahngesellschaft, stehen in den frühen 80er-Jahren in der ehemaligen Wendeschleife Reeserplatz in Düsseldorf.

In vielen Großstädten rollen heute noch Straßenbahnen. Kato nahm sich den zweiachsigen Aufbautyp aus Düsseldorf zum Vorbild.

Neue Straßenbahn-Triebwagen gönnen die Großserien-Hersteller dem Nahverkehrsfreund nur sehr selten. Um so erfreulicher, dass Kato sich zur Produktion eines Düsseldorfer Aufbau-Triebwagens durchringen konnte. Einen Abriss der Vorbild-Geschichte finden Sie ab Seite 38.

Ein Griff in den Styropor-Einsatz der Verpackung fördert den 113 Gramm schweren Trieb- und den 46 Gramm schweren Beiwagen zu Tage. Erste schüchterne Blicke gelten dem Aufbau der Fahrzeuge. Die beiden Lö-



Das Erscheinen des Kato-Aufbau-Triebwagens erregt auch in der H0-Stadt beträchtliches Aufsehen. Wir laden darum zur Testfahrt ein.

Wenn man nun noch die beiliegenden Zielschilder anbringt, sieht die ohnehin sehr schön gestaltete Front noch besser aus.



Um im Fahrgastraum Platz zu nehmen, müssen die Preiserlein ihre Beine vorher abmontieren. Zur Erhellung bietet Kato eine Innenbeleuchtung an.

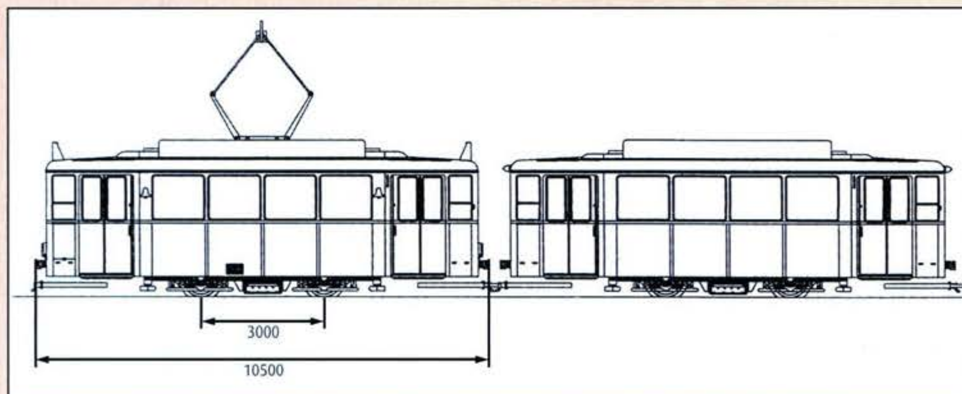
cher, die sich an beiden Stirnseiten befinden, dienen der Aufnahme der Elektrokupplungen, die dem Modell erfreulicherweise in einer Anzahl beiliegen, die den Ersatz von verloren gegangenen Exemplaren ermöglicht. Auch nach Montage der Türgriffe bleiben vier als stille Reserve im Karton. Alle Teile passen exakt in die Bohrungen und halten ohne Klebstoff. Wenn der Käufer nun noch die Kupplungsstangen anbringt, hat er die Zurüsterei bereits hinter sich. Auch Werbe-Tafeln liegen bei.

Wie von den Japanern gewohnt, fiel die Detaillierung →

MESS- UND DATENBLATT

Aufbau-Triebwagen in H0 von Kato

Modell Eisen Bahner



Zeichnung: MEB-Archiv

Steckbrief

Hersteller: Kato, Japan
Bezeichnung: Triebwagen 380 und Beiwagen 643 der Rheinischen Bahngesellschaft
Nenngröße/Spur: H0/16,5 mm
Konstruktionsjahr: 2001
Epoche: III-IV (V als Museumszug)
Katalognummer: K30900
Im Handel seit: März 2002
Andere Ausführungen: Zug unlackiert, Zug lackiert aber ohne Beschriftung
Gehäuse: Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: Triebwagen 113 Gramm, Beiwagen 46 Gramm
Kleinster befahrener **Radius:** 358 mm
Kupplung: Stangenkupplung
Normen: NEM, CE
Preis: 120 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

Elektrik

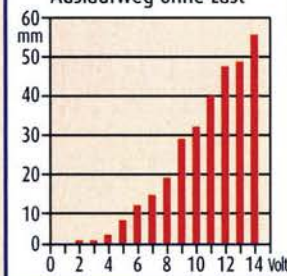
Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 14 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Von allen 4 Rädern über Achslager
Motor: Dreipoliger Flachmotor
Beleuchtung: Triebwagen: Spitzensignal beidseitig, Beiwagen ohne Beleuchtung
Digitale Schnittstelle: NEM 652

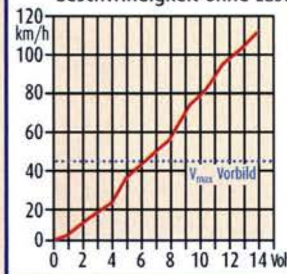
Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Stirnradgetriebe auf beide Achsen des Triebwagens
Schwungmasse: Keine
Haftreifen: Keine
Zugkraft:
Ebene: 13 Gramm (Triebwagen + 5 Beiwagen)
3% Steigung: 9 Gramm (Triebwagen + 4 Beiwagen)
8 % Steigung: 5 Gramm (Triebwagen + 2 Beiwagen)

Service

Gehäusedemontage: Puffer abziehen, Gehäuse abspreizen und abheben
Innenteile: Inneneinrichtung abheben, Schrauben im Fahrzeugboden lösen, Metallgewichtsblock abnehmen, Motor und Getriebe sind danach zugänglich
Zurüstteile: Elektrokupplungen, Türgriffe, Kupplungsstangen, Kupplungsimitationen, Werbetafeln
Bedienungsanleitung: Deutschsprachiges Faltblatt mit Explosionszeichnung, Ersatzteilblatt
Verpackung: Kartonschachtel mit Kunststoff-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	18290	83,1	85,6
Achsstand des Tw	4700	21,4	22,5

Fahrwerte mit Langsamfahrregler	U	V
Anfahren	1,1 V	3
Kriechen	0,7	<1
bei 1,5 V	1,5	7
bei 2 V	2	10

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	2,5	14	-
Kriechen	2,5	14	-
U_{Nenn}	14	110	56
$V_{Vorbild}$	6	45	13
V_{NEM}	8,5	63	24
bei 30 km/h	4,1	30	6

hervorragend aus. Sehr fein gravierte Klappen, Scharniere und Steckdosen und die nicht funktionsfähige Nachbildung der Teleskoptüren fallen an dem sonst vorbildgerecht schmucklosen Wagenkasten besonders ins Auge. Als Tüpfelchen auf dem I hätte Kato noch Außenspiegel beilegen können. Bedingt durch die notwendige Materialstärke rückten die Fahrgestelldetails etwas zu weit nach außen.

Ohne Fehl und Tadel ist die sehr passgenau eingesetzte großzügige Verglasung. Gerade die schmalen Stege zwischen den Fahrgastraum-Fenstern kommen bei dem Modell hervorragend zur Geltung. Innen erkennt man die Einrichtung, der es wegen des Antriebs im Triebwagen natürlich etwas an Tiefe fehlt. Weshalb der Hersteller dem antriebslosen Beiwagen kein tiefer gezogenes Innenleben spendierte, bleibt ein Geheimnis der Konstrukteure. Auch die Gravur des Trambahnführer-Arbeitsplatzes hätte etwas plastischer ausfallen dürfen. Doch setzt man ein paar Figuren in den Fahrgastraum und den Fahrer an seinen Platz, so stimmt der Eindruck wieder.

Dazu zieht man, wie in der Betriebsanleitung beschrieben, die beiden Puffer ab, spreizt das Gehäuse und hebt es nach oben ab. Wer nun noch die Inneneinrichtung abnimmt, sieht die Digital-Schnittstelle nach NEM 652 vor sich. Um einen Decoder zu montieren, muss der Straßenbahn-Freund die Inneneinrichtung über der Schnittstelle ausschneiden.

Nun wird es Zeit, den Passagieren der H0-Stadt ihren neuen Trambahn-Wagen in Aktion vorzuführen. Liefert ein herkömmliches Gleichstromfahrpult die Spannung, so setzt sich der Zug mit enttäuschenden 14 km/h bei 2,5 Volt in Bewegung. Wird der Regler wieder zurückgedreht, bleibt das Modell einfach stehen. Für eine Straßenbahn, die vorzugsweise in der Stadt operiert scheint die Getriebeauslegung unglücklich gewählt,

eilt der Zug bei 12 Volt doch mit fast 100 km/h von Haltestelle zu Haltestelle. Der Raserei kann man mit Zurückhaltung am Fahrpult begegnen, bei der Weigerung zur Schleichfahrt muss ein Fahrregler her, der eine Minimalspannung von weniger als 1 Volt liefert. Mit einem versuchsweise angeschlossenen, nicht mehr ganz taufrischen Roco-ASC-1000-Fahrpult erzielt man hervorragende Langsamfahreigenschaften. Bei 0,7 Volt und weniger als 1 km/h rollt die Tram los, bei 1 Volt waren's 3, bei 2 Volt 10 km/h. Schade, dass diese Top-Leistung nur durch wenige Modellbahner abrufbar ist. Wer glaubt, dass eine Digital-Steuerung als Allheilmittel herhält, wird enttäuscht sein: Die minimale Geschwindigkeit sinkt zwar auf 9 km/h, was aber immer noch zu viel ist.

Die rechte Freude am Antrieb gibt's erst mit einem Langsamfahrregler

Die LEDs verbreiten leicht gelbes Licht, das aber auch im Analogbetrieb mit Einschalten der Fahrspannung nahezu gleichmäßig hell leuchtet.

Die Formgestaltung ist hochwertig, die Farbgebung auch. Die hervorragenden Langsamfahreigenschaften bleiben den meisten Modellbahnern vorenthalten, da die meisten Fahrregler erst bei 2 Volt einsetzen. Auch eine Umspurung auf H0m ist trotz Aussparungen im Gewichtsblock wegen der geteilten Achsen schwierig. Normalspurbahnern bietet der Zug für 120 Euro trotzdem einen guten Gegenwert. *Jochen Frickel*



Die Form- und Farbgebung der Fahrzeuge entsprechen dem Kato-Standard und gehören damit zum Besten, was der Großserienmarkt zu bieten hat.

NEUHEITEN AUS DER MODELLBAHNWELT

TRIX ▸ *Länderbahn-Nassdampflok S3/5 N in N*



Für den Schnellzugdienst beschafften die Königlich Bayerischen Staatsbahnen ab 1903 39 Nassdampf-Maschinen der Baureihe S3/5. Das Minitrix-Modell wird durch einen dreipoligen Flachmotor auf drei Achsen des Tenders angetrieben, die alle mit Haftreifen versehen sind.

WEINERT ▸ *Waage für Kohlensäcke in H0*



Ein nettes Detail für eine Kohle- oder Raiffeisenhandlung ist die filigrane Kohlensackwaage in H0. Info: Weinert Modellbau, Mittelwendung 7, 28844 Weyhe/Dreye, Tel. (04203)9464, Fax (04203)5230.

FALLER ▸ *Diesel-Tankstelle und Stellwerk in H0*

Diesellokomotiven müssen dank der neuen Tankstelle nicht mehr mit Kanistern betankt werden. Das moderne Ensemble enthält eine überdachte Zapfsäule mit Aufenthaltsbude, einen Tank und diverse Betonteile, die beim Vorbild das Versickern von Treibstoff verhindern sollen. Das zweigeschossige Stellwerk in Backstein-Bauweise ist im Obergeschoss mit Zierfachwerk versehen.

US-Corner



Mit 150 PS gehörte der Hudson (li.) zu den Schnellen.

Zwei Autos des Jahrgangs 1951 liefern sich ein Kopf-an-Kopf-Rennen. Allerdings hätte der Hudson Hornet (links) dem maximal 105 PS leistenden Chevrolet Fleetline die Rücklichter gezeigt. Ein Blick unter die Motorhauben der Modelle von Classic Metal Works verrät, dass die Originale von Sechszylindermotoren befeuert wurden. Den Deutschland-Vertrieb der H0- und N-Modelle übernimmt Busch.

LEMACO ▸ *H0-Solitäre: Am 4/6 und Ae 4/6 III*



Zwei der außergewöhnlichsten Fahrzeuge der 100-jährigen SBB-Geschichte kommen im Jubiläumsjahr der Schweizerischen Bundesbahnen in den Handel. Lemaco hat jetzt die H0-Modelle der Gasturbinenlok Am 4/6 1101 (links) aus dem Jahr 1941 und die aus ihr entstandene Umbaulok Ae 4/6 III 10851 (rechts) im Lieferprogramm. Bis zu einem Turbinenschaden 1954 fuhr die Gasturbinenlok vor Schweizer Schnellzügen und kam in ihrer Einsatzzeit auch zu Versuchsfahrten nach Deutschland. Nach dem irreparablen Schaden entwickelten die Schweizer aus ihr die Mehrsystem-E-Lok Ae 4/6 III für den Verkehr nach Frankreich. Dabei erhielt die Lok auch das einzigartige, für die Schweiz typische Gesicht. Die Handarbeits-Messingmodelle, mit eingerichteten Führerständen, Federpuffern und Türen zum Öffnen, entstehen aus über 600 Einzelteilen. Beide Lokomotiven sind limitiert (Am 4/6 175 Stück, Ae 4/6 III 150 Stück) sowie datiert. Für einen vorbildgerechten Antrieb sorgt ein Canon-Präzisionsmotor mit zwei Schwungmassen, der seine Kraft an alle Treibräder abgibt. Die Stromaufnahme erfolgt über sechs Achsen, die einen Mindestradius von 600 Millimetern benötigen. Ab Werk sind die Maschinen mit Schraubenkupplungen ausgestattet, können aber mit beigelegten Märklin- oder Fleischmannkupplungen für den Modellbahneinsatz präpariert werden.

FLEISCHMANN ▸ *ICE 2*

Der H0-ICE 2 wurde mit dem verkehrsroten Kontraststreifen dem aktuellen Zustand des Vorbilds angepasst. Fleischmann liefert Triebkopf und Steuerwagen im Set, die Mittelwagen einzeln. Dampflok-Freunde erhalten eine Baureihe 55 in niederländischer Ausführung. Den Wagenpark bereichern ein Großraum-Güterwagen mit Audi-Schriftzug (Epoche V), ein Kesselwagen der Südzucker AG (Epoche IV) und ein Kesselwagen der Eisenbahn-Leihgesellschaft (Epoche II). Die im vergangenen Jahr begonnene Serie mit Donnerbüchsen in DR-Epoche-III-Ausführung ergänzt ein Bi. In derselben Epoche und ebenfalls in der DDR verkehrten die Dampfloks der Baureihen 38 und 64, die in N angeboten werden. Moderne Zeiten repräsentieren der vierachsige Container- und Wechselbehälter-Tragwagen Sgss-y und der achtachsige Niederflur-Lkw-Transportwagen Saadkms.

DERA ▸ *Rügenscher Kleinbahnwagen in H0e*



Wahlweise als H0e-Bausatz oder -Fertigmodell aus Messing und Kunststoff liefert Ralf Denke jetzt den sechsfenstrigen Personenwagen der Rügenschen Kleinbahn (RüKB) mit den Betriebsnummern KB 970-792 (Bild) oder KB 970-778 aus. Auch eine grüne Variante in DR-Beschriftung ist erhältlich. Info: DERA-Modelleisenbahn, Goethestr. 6, 99991 Großengottern, Tel. (036022) 90362, E-Mail: Ralf.Denke@t-online.de.

PIKO ▸ *Knickkesselwagen und Zuckerfabrik in H0*



Das Fahrzeug der Hamburger Kesselwagen-Vermietungsgesellschaft KVG (Bild) trägt neben dem Logo des Eigentümers noch einen Aufkleber von Esso. Der offene vierachsige (OOmqu) OOqu war beim Vorbild auf Spurwechselradsätzen für den Übergang auf russische Breitspur unterwegs, was ein Piktogramm neben der Eigentumsbezeichnung belegt. Das Piko-Modell entspricht einem Versuchswagen der DR aus der Epoche III, dessen Bordwände aus Metall bestanden, die einen hölzernen Wagenboden begrenzten. Das Original war dank der Ausrüstung mit einer elektrischen Zugheizleitung auch in Personenzügen recht freizügig einsetzbar. Im Rahmen der Gebäudeserie Authentic Edition erscheinen die Spielwarenfabrik Carl Meyer und die Zuckerfabrik Frankenzucker. Beide Packungen beinhalten ein mehrgeschossiges Backsteingebäude auf einer Grundfläche von 32 x 21 Zentimetern. Der Zuckerfabrik liegt noch ein separater Schornstein bei. Im Vertrieb der Deutschen Post Collection erscheint der Post 4-Al/15 der Deutschen Bundespost (Probefahrt auf Seite 73).

OTTEN
▸ *Kölner Pferdebahnwagen in Spur II*



Das nach Original-Zeichnungen gefertigte Modell des allseitig geöffneten Pferdebahn-Sommerwagens besteht komplett aus 475 Einzelteilen, zumeist aus Messing. Natürlich gehören bei dem Waggon gefederte Achsen und eine Deichsel nach Vorbild für ein oder zwei Pferde zur Serienausstattung. Zusätzlich kann der Käufer Pferde mit Zaumzeug ordern Auch eine Lieferung für die Spurweite 45 Millimeter (IIm) und in anderen Lackierungen ist möglich. Info: Otten-Modelle, Am Bürgerberg 38, 53773 Hennef/Sieg, Tel. (02242)7533, Fax (02242)969329, E-Mail: otten-modelle@t-online.de.

KIBRI
▸ *Schotterverteil- und Profiliermaschine*

Die für 2001 angekündigte Schotterverteil- und Profiliermaschine USP 2000 SWS von Plasser & Theurer kommt nun in der Baugröße H0 zur Auslieferung. Auf dem Gelände der Lagerhaus-AG stehen ein moderner Getreidespeicher mit angebautem Bürohaus, zwei Silobehälter, ein Heizöllager und ein Gartenmarkt. Dazu gibt's einen mit Strohballen beladenen Kbs-Niederbordwagen, zwei unterschiedlich bereifte MB-Tracs und einen Fendt-Traktor mit Grünfutterernter. Zum Brikett-Transport steht ein MAN-Hängerzug, für Heizöl ein Mercedes-SK-Tankzug bereit. Ein vierachsiger Mercedes SK mit Abrollmulde rundet das Set ab.

NEUHEITEN AUS DER MODELLBAHNWELT

SPIETH
▸ Museums-Triebwagen 222 in H0



Das Vorbild von Spieths Stuttgarter Triebwagen 222 gehört zu den ältesten Fahrzeugen des Stuttgarter Straßenbahn-Museums. Dort läuft der Triebwagen allerdings auf Meterspur, während das antriebslose Modell auf 16,5-Millimeter-Gleisen rollt, was im Original Normalspur entspricht. Dem Kunststoff-Fahrzeug liegen vier feine Metall-Gitter zur Nachbildung der Einstiege bei. Auf dem Dach sitzt ein Lyra-Bügel, eine Bauart, die auch das betriebsfähige Original besitzt. Um das Modell betriebsfähig zu machen, kann der Straßenbahnfan zwischen einem Antrieb für H0 und H0m wählen. Außerdem bietet der Hersteller einen funktionsfähigen Lyra-Stromabnehmer an. Zum passenden Beiwagen offeriert Spieth Metallradsätze für beide Spurweiten. Info: Spieth Straßenbahnen, H. J. Spieth, Postfach 300137, 70756 Leinfelden-Echterdingen, Tel. (0711)9076569, Fax (0711)7970657.

BREKINA ▸ *Büssing-Hängerzug mit Lanz-Ladung*



Der Fahrer des Büssing-8000-Lastzuges (Bild) kann sich nächtens in einer Schlafkabine aufhalten und so seiner wertvollen Ladung besonders nahe sein. Letztere besteht aus einer Holzkiste und einem unter einer Plane versteckten Lanz-Traktor. Im Rahmen der Europa-Edition rollt ein VW-T-1-Pritschenwagen mit Tank auf der Ladefläche an. Das Fahrzeug trägt eine Caltex-Beschriftung. Die Aufschrift „Follow Me" auf einem VW Käfer gilt für Flugzeuge, was man auch am rot-weißen Karomuster auf dem Dach erkennen kann.

EMZ ▸ *Gedeckter Ggw in IIm*



Für Gartenbahner liefert EMZ einen gedeckten vierachsigen Güterwagen Ggw wahlweise mit oder ohne Bremserhaus. Die aus Kunststoff gefertigten Waggons mit großer zentraler Schiebetür waren bei vielen Schmalspurbahnen im Einsatz und eignen sich gut für die Kombination mit den ebenfalls im EMZ-Sortiment befindlichen sächsischen Personenwagen. Info: EMZ-Modellbahn, Karlsbader Str. 40, 09465 Sehmatal-Neudorf, Tel./Fax (037342)14887, Internet: www.emz-modellbahn.de.

UNION-TT ▸ *Sechsachsige Diesellok der SNCF*



Als Fertigmodell mit zwei Motoren und NEM-Schnittstelle setzen die Völklinger die sechsachsige SNCF-Diesellok der Baureihe CC 72000 auf die TT-Spur. Auch in Sonderlackierung (Bild, noch ohne Drehgestellblenden) ist diese Maschine erhältlich. Das Vorbild zog in dieser Aufmachung 1989 den Sonderzug „200 Jahre Revolution" von Belfort nach Paris, Gare de l'Est. Außerdem bietet Harry G. Schubert im Maßstab 1:120 sechs verschiedene Lichtsignale nach SNCF-Vorbild an. Info: Union TT, Harry G. Schubert, Lechweg 11, 66333 Völklingen, Tel. (06898) 280335, Fax (06898) 280336.

AG.E. KREUZTAL
▸ Crombacher-Bierwagen in H0



In der Epoche II setzte die Krombacher Brauerei, die sich damals noch mit „C" am Anfang schrieb, zweiachsige Wärmeschutzwagen zum Biertransport ein. Der exklusiv für die Arbeitsgruppe Eisenbahn Kreuztal gefertigte Waggon basiert auf einem Märklin-Fahrzeug. Info: Ag.E. Kreuztal, Bernd Schumacher, Tel. (02732)86647.



TIPPS UND ORIENTIERUNG IM WORLD WIDE WEB – DAS INTERNET IM MODELLEISENBAHNER

www.us-railroad.de

Ambitioniert

Ein junger Modellbahner aus Sachsen stellt auf dieser Homepage seine große Liebe vor: Amerikanische Eisenbahnen in Vorbild und Modell.

● Entgegen dem üblichen Werdegang fing Michael Kreiser seine Modellbahnkarriere, nach einem kurzen modellbahnerischen Intermezzo in Spur S, gleich mit amerikanischen Motiven an. Der heute knapp über 20-Jährige beschäftigt sich in mehreren Rubriken mit den wichtigsten H0-Modellen amerikanischer Lokomotiven. Eine Rubrik beschreibt die Möglichkeiten der einfachen Modellverbesserung, eine andere, Testberichte, gibt Kreisers Erfahrungen mit mehreren Fahrzeugen verschiedener Hersteller wieder. Einen Überblick über die wichtigsten Diesel- und Dampflok-Modelle und deren Hersteller kann man hier einholen, inklusive einer Preisorientierung in US-Dollar. Ordentliche Fotos finden sich ebenso zahlreich wie ein kleines, noch ausbaufähiges Lexikon zu wichtigen amerikanischen Fachtermini. Und wer auf den Geschmack gekommen ist, findet die erforderlichen Hinweise zu Bezugsquellen genauso wie ein paar ebenfalls erweiterungsfähige Links zum Vorbild.

http://verkehr.freepage.de/taiga/index.htm

Trommelwirbel

Die DR-Baureihe 120 oder 220, wie sie nach der Wiedervereinigung hieß, erfreut sich großer Beliebtheit. Wer mehr über die Lok wissen will, sollte hier nachschauen.

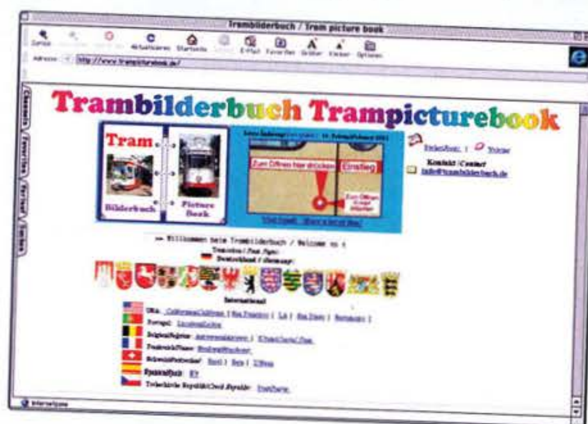
● Die Baureihe 120, die ab 1966 noch unter der Bezeichnung V 200 gebaut wurde, ist eine Kult-Lokomotive. Neben Fotos finden sich auf Andrés Homepage auch sehr detaillierte technische Daten inklusive Zeichnungen der Aggregatanordnung und Führerstandseinrichtung. Wer Dateien im MP3-Format öffnen kann, wird sich über kurze Tonaufnahmen des Anlassvorgangs, einer Anfahrt mit schwerem Kohlenzug oder zwei Vorbeifahrten freuen. Die Fotos packt André in kleinere Dateien zu etwa 15 Bildern. Diese umfassen auch Aufnahmen von ausländischen Fahrzeugen, so dass der Besucher ebenso Informationen über die Verbreitung der Wummen erhält. Wer partout nichts mit den Taigatrommeln anzufangen weiß, kann seine Blicke über die Seiten mit den Baureihen 232, 234, 109/142, 112/143 und 155 schweifen lassen. Auch diese Seiten bauen sich erfreulich schnell auf.

www.trampicturebook.de

Überblick

Der Straßenbahnfreund wird es danken: Diese Internetseite verschafft eine gute Übersicht zum Thema Trambahn.

● Wer sich etwas mehr Orientierung über Straßenbahnen in Deutschland verschaffen will, sollte einen Besuch auf dieser Internetseite riskieren. Aufschlussreich nach Bundesländern geordnet, klickt sich der Tram-Interessierte von Stadt zu Stadt. Mit vielen Bildern ausgestattet, bekommt der Besucher sofort den nötigen Überblick über Spurweite und die jeweils eingesetzten Fahrzeuge. Die ganze Trambahn-Typenvielfalt blättert sich auf dem Monitor auf, und selbst eingefleischte Eisenbahner können hier beim Thema Straßenbahn hängenbleiben. Besonders gelungen ist das eingebaute Drop-Down-Menü, das einem schnell den Zugriff auf ausgewählte Städte ermöglicht. Doch damit nicht genug, auf den jeweiligen



Städteseiten sind praktischerweise gleich die weiterführenden Links zu den offiziellen und inoffiziellen Seiten der jeweiligen Verkehrsbetriebe gesetzt. Und wen es etwas weiter in die Ferne zieht, der kann im Trambilderbuch auf Weltreise gehen und unter anderen die kalifornischen Straßenbahnen in San Diego und San Francisco virtuell besuchen. Alles in allem eine übersichtliche und empfehlenswerte Homepage, die überdies auch Literaturtipps vorzuweisen hat und manches mehr.

http://mitglied.lycos.de/modelltram/

Die andere Modellbahn

Immer mehr Modellbahner betreiben auf ihrer Anlage auch eine Straßenbahn, manche bauen reine Tram-Anlagen. Für beide Gruppen kann diese Seite hilfreich sein.

● Jan Ruppert hat auf seiner, „Jan's Modellstraßenbahnseiten" genannten Homepage einiges an Informationen zusammengetragen: Vom Überblick über die auf dem Markt erhältlichen Fahrzeuge und die zugehörigen Hersteller bis zur Einführung in den Gleis-Selbstbau. Vor allem die kommentierte Liste der Hersteller und Fachhändler könnte hilfreich sein. Der staunende Novize wird sich an dieser Stelle wundern, wie groß die Auswahl an Fahrzeugen in dieser scheinbaren Nische inzwischen ist – auch wenn vieles von Klein- und Kleinstserienherstellern angeboten wird. Nur bei den Gleissystemen hakt es. Das Ei des Kolumbus ist nicht erhältlich und so ist viel Eigeninitiative und -bau nötig. Ruppert zeigt erste Schritte und gibt den ein oder anderen Tipp. Ein Foto-Album zeigt Anregungen und enthält Links zu anderen Straßenbahnseiten, die im Internet zu finden sind. Gerade den von der Industrie insgesamt dennoch nicht allzu verwöhnten Straßenbahnern kann das Internet sehr helfen, und ein Forum, wie das auf dieser Seite eingerichtete, vertreibt dem einen oder anderen vielleicht die modellbauerischen Sorgen.

TERMINE + TREFFPUNKTE



VORBILD

FR 17.05.

Schnupperfahrten mit dem City-Bahn-Regioshuttle: Industrie- und Nebenbahntour um Chemnitz. SEM Chemnitz-Hilbersdorf, Tel. (0371)4932765.

SA 18.05. BIS SO 26.05.

Eisenbahnerlebnis Wales. (3)

SA 18.05. BIS MI 22.05.

Schienenkreuzfahrt Loire – Bretagne – Paris. (3)

SA 18.05. BIS MO 20.05.

Rieser Dampftage beim Bayerischen Eisenbahnmuseum Nördlingen. (12)

Historisches Wochenende und Güterverkehr beim Niedersächsischen Kleinbahnmuseum. DEV, Tel. (04252)93000, Internet: www.museumseisenbahn.de.

Dresdner Dampflokfest im ehemaligen Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt, Zwickauer Str. 82-86. Tel.(0351)4612709.

Jubiläumsfest 110 Jahre Preßnitztalbahn. (9)

Mit Volldampf rund um Wolsztyn. (3)

SA 18.05.

Sonderzug zum Dresdner Dampflokfest, ab Cottbus. Mit 03204 und 351019. (5)

Mit dem Emscher-Lippe-Blitz der H.E.G.nach Wesel/Rhein. Mit VT98. Historische Eisenbahn Gelsenkirchen, Internet: http://www.historische-eisenbahn-gelsenkirchen.de.

Dieselbespannter Vulkanexpress auf der Brohltalbahn. (8) Jeden Sams-, Sonn- und Feiertag bis 27.10.

SO 19.05. BIS DO 23.05.

Bodensee und Appenzeller Land. (3)

SO 19.05. UND MO 20.05.

Rundfahrten um Tübingen mit 527596. (1)

Tag der offenen Tür bei den Oberhessischen Eisenbahnfreunden. Pendelverkehr zum Betriebsgelände ab Gießen Hbf. OEF, Fax (06406)77419, Internet: http://www.oef-online.de.

Dampf- und Dieselbetrieb auf der Brohltalbahn. (8)

SO 19.05.

Dampftag im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen. (11)

Kassel-Wilhelmshöhe – Naumburg mit Hessencourrier-Dampfzug. (4) Auch 23.06.

Dampfzugfahrten auf der Traditionsbahn Radebeul. Traditionsbahn Radebeul, Sidonienstr. 1, 01445 Radebeul, Tel. (0351) 46148001, Fax (0351)4614808., Internet: www.traditionsbahn-radebeul.de.

Feldbahnfahrten bei der Wilden Erika ab Wörme Dorf. Feld- und Kleinbahn Betriebs-gGmbH, Postfach 2001, 21244 Buchholz, Tel. (04187)32005. Internet: www.fkbg.de. Auch 26.05., 02., 09., 16., 23., 30.06.

Dampf- und Akkulokbetrieb bei der Dresdner Parkeisenbahn. Betriebsleitung, Tel. (0351) 4456795, Fax (0351)4456799. Tägl. Betrieb bis 27.10.2002

MO 20.05.

Dampfpendelfahrten Osnabrück – Mettingen mit BR 50. (10)

DI 21.05.

Seniorentag bei der Preßnitztalbahn. (9)

FR 24.05. BIS SO 26.05.

Volldampf zwischen Ramberg und dem Brocken. IG Harzer Schmalspurbahnen, c/o V. Baake, Hangelgasse 9, 38855 Silstedt, Tel./Fax (03943)22361, Internet: http://www.ig-hsb.de.

SA 25.05. UND SO 26.05.

Schmalspur-Dampfzüge zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf. DEV, Tel. (04252) 93000, Internet: www.museumseisenbahn.de. Auch 08., 09., 15., 16., 22., 23., 29., 30.06.

Museumstage im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, mit Modellbahn-Börse. (11)

Böhmisch-Sächsisches Eisenbahnfestival mit Dampf- und Diesel-Sonderzügen zwischen Cranzahl, Vejprty und Krimov, Betrieb auf der Schmalspurbahn Cranzahl – Oberwiesenthal. BVO Bahn GmbH, Bahnhofstr. 7, 09484 Oberwiesenthal, Tel. (037348)1510, Fax (037348) 15129.

Wiedereröffnung Bf. Rennsteig – Schmiedefeld und Pendelfahrten Stützerbach – Rennsteig – Schmiedefeld. Dampfbahnfreunde mittlerer Rennsteig, Tel. (036782)70666, Internet: www.rennsteig-park.de.

Museumsdepot Sudenburg/ Magdeburg geöffnet, Halberstädter Str. 133. IG Historischer Nahverkehr & Straßenbahnen, Tel. (0391)6200311, Internet: http://www.IGNah.de. Auch 29., 30.06.

Weimarer Eisenbahnfest im ehemaligen Bw Weimar-Rosenthalstr. Thüringer Eisenbahnverein, Postfach 100105, 99001 Erfurt, Tel. (0177)3385415.

SA 25.05.

Spargel-Express ab Bruchhausen-Vilsen. DEV, Tel. (04252)93000, Internet: www.museumseisenbahn.de.

Auf einst verbotenen Wegen durch den Ruhrpott mit VT98. Historische Eisenbahn Gelsenkirchen, Tel. (0203)4291919. Auch 22.06.

Foto-Sonderfahrt Gießen – Wiesbaden – Bad Schwalbach – Hohenstein mit VT98. OEF, Tel. (06406)6506.

Auf zum Jadebusen mit BR 50. Bad Laer – Wilhelmshaven. (10)

Schienenbummel mit dem Heide-Express zum Windmühlenfest: Winsen (Luhe) Süd – Eyendorf. ArGe Verkehrsfreunde Lüneburg, Postfach 1208, 29446 Dannenberg.

SO 26.05.

Foto-Sonderfahrt. VT98 schleppt ex BLE-VT65 über die Strecke der Butzbach-Licher Eisenbahn. OEF, Tel. (06406)6506.

Dampfzug mit P8 2455 Posen durchs Rheintal nach Bochum-Dahlhausen. Ab Darmstadt. M. Jußen, Tel. (06421)682714, Fax (06421)681142.

DI 28.05. UND MI 29.05.

Kinder- und Schultage im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen. (11)

DO 30.05.

Pendelzüge Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen – Bf Dahlhausen. (11)

Sonderfahrt mit 382267 ab Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen. (11)

Dampfzugfahrten Altshausen – Pfullendorf. (1)

FR 31.05.

Sonderfahrt: „Mit 65018 auf alten Einsatzstrecken." Ab Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen. (11)

SA 01.06. BIS DI 04.06.

Hanse-Express nach Stettin und Danzig. (3)

SA 01.06. UND SO 02.06.

Mehrzugbetrieb auf der Museumsstrecke Hattingen – Wengern Ost. 6-8 Dampfloks und V36231 und 212007. (11)

Mehrzugbetrieb mit Dampf- und Dielselloks bei der Berliner Parkeisenbahn. (7)

Parkeisenbahnfest in Dresden. Betriebsleitung, Tel. (0351) 4456795.

SA 01.06.

Sonderfahrt Freiberg – Großvoigtsberg mit RS 1 zum Kinderfest. BSW-Gruppe Museumsbahnhof Großvoigtsberg, Tel. (03731)33365.

Rundfahrt mit 031010 ab Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen. (11)

„Boogie-Woogie-Steamparty" mit Axel Zwingenberger im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen. (11)

Teddybärfahrt mit Fiffi. (6)

Abendfahrten bei der Dresdner Parkeisenbahn. Betriebsleitung, Tel. (0351)4456795.

SO 02.06.

100 Jahre Bahnhof Dippelsdorf-Friedewald, Bahnhofsfest,Im Stundentakt Radebeul – Moritzburg. Traditionsbahn Radebeul, Sidonienstr. 1, 01445 Radebeul, Tel. (0351) 46148001, Internet: www.traditionsbahn-radebeul.de.

Dampfzugfahrten Mengen – Krauchenwies – Stockach. (1)

Ausstellung: „Henriette Bimmelbahn, Thomas die Tenderlok und ihre Gefährten – Die Eisenbahn im Kinderbuch". Eisenbahnmuseum Alter Bahnhof Lette (Kr. Coesfeld), Tel. (02546)1393. Auch 07.07.

DI 04.06. BIS MI 12.06.

Mit den Eisenbahnfreunden Helmstedt nach Österreich und Slowenien. U.a. Dampfzugfahrt mit dem Flascherlzug und auf der Erzbergbahn. EFH, G. Krebs, Tel./Fax (05352)6471.

MI 05.06. UND MO 10.06.

Bernina- und Glacier-Express für Genießer. (3)

SA 08.06. UND SO 09.06.

Dampflokfest im Traditions-Bw Staßfurt. Tel. (03925)383800, Fax (03925)383801, Internet: www.eisenbahnfreunde-stassfurt.de

Dampfzugfahrten, Fahrzeugschau u.a. bei der Berliner Parkeisenbahn. (7)

Dampflokseminar in Lengerich. (10)

Schienenbummel mit dem Heide-Express: Winsen (Luhe) Süd – Niedermarschacht – (Geesthacht – Bergedorf). ArGe Verkehrsfreunde Lüneburg, Postfach 1208, 29446 Dannenberg.

SA 08.06.

Dampfzug Gernrode – Brocken. (6)

Dampfsonderfahrt ab Essen Hbf mit 78468. Historische Eisenbahn Gelsenkirchen, Tel. (0203)4291919. Auch 13.07.

Zum Hessenpark mit dem VT98. Gießen – Frankfurt West – Gießen. OEF, Tel. (06406) 6506, Fax (06406)77419.

SO 09.06.

Dampfpendelfahrten Bad Laer – Ibbenbüren-Aasee. (10)

Dieselfahrtag bei der Mansfel-

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Kurzfristige Änderungen des Programms sind möglich.

• SWR 3 zeigt „Eisenbahn-Romantik" jeweils sonntags um 17.45 Uhr sowie als Wiederholung am darauf folgenden Samstag um 14.45 Uhr. Die Themen lauten:
26.05.: Schmalspurdampf am Ostseestrand
02.06.: ICE-Neubaustrecke Frankfurt – Köln
09.06.: 100 Jahre U-Bahn Berlin
16.06.: Feuer, Glut & Dampfgeflüster
23.06.: Reiseziele im In- & Ausland
30.06.: Eisenbahn-Sommer 2002.

• Der MDR strahlt „Eisenbahn-Romantik" am Freitagnachmittag aus.

• In 3 Sat laufen zumeist gekürzte Wiederholungen teils älterer Eisenbahn-Romantik-Sendungen: 17.06., 15.30 Uhr: Schmalspurdampf; 24.06., 15.30 Uhr: US-Bahnen in Spur 0; 15.07., 15.30 Uhr: Bahnmythos Cheyenne im Maßstab 1:87.

• SWR zeigt außerdem ältere Eisenbahn-Romantik-Sendungen: 19.05., 12.45 Uhr: Dampfnostalgie am Vierwaldstädter See; 20.05., 12.45 Uhr: MOB – Montreux Oberland Bahn; 25.05., 14.45 Uhr: Der Montblanc-Express und seine Bahn-Trabanten; 30.05., Mit Dampf durch Tatra und Puszta.

der Bergwerksbahn. Tel. (034772)27640, Internet: www.bergwerksbahn.de. Auch 14.07.

Mo 10.06. bis Mi 26.06.

Bahnerlebnis Transkanada. (3)

Fr 14.06. und Sa 15.06.

Jazz-Musik-Tage im Bayerischen Eisenbahnmuseum Nördlingen. Kulturforum Nördlingen, H. Beetz, Tel./Fax (09081)1273.

Sa 15.06.

Dampfnostalgie-Express Nördlingen - Dombühl - Ansbach - Nürnberg. (12)

So 16.06.

Mobil ohne Auto in Reutlingen, Bahnhofsfest am Westbahnhof, Fahrten mit Köf + Schienenbus-Beiwagen. ZHL, M. Ulbricht, Tel. (07121)313123.

Abschied von der Straßenbahnlinie 2. Stuttgarter Historische Straßenbahnen, Tel. (0711) 822210, Fax (0711)8266490.

Dampftag im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen. (11)

Salonwageneinsatz bei der Berliner Parkeisenbahn. (7)

Schienenbummel mit dem Heide-Express: Winsen (Luhe) Süd - Hützel - Amelinghausen (Heidetakt). ArGe Verkehrsfreunde Lüneburg, Postfach 1208, 29446 Dannenberg.

Pendelfahrten Hechingen - Gammertingen. (1)

Do 20.06. bis So 23.06.

Volksmusik-Express nach Seefeld. (3)

Do 20.06. bis Di 25.06.

Bergbahnen am Mont Blanc. (3)

Sa 22.06. bis Mo 01.07.

Technische Nostalgie in Südschweden. (3)

Sa 22.06.

Cottbus - Dresden - Prag mit 03 2204 und CD-E-Lok. (5)

Mit VT 98 zum Mainuferfest nach Offenbach. Ab Gießen. OEF, Tel. (06406)6506, Fax (06406)77419.

Mondscheinfahrt auf der Selketalbahn. (6)

So 23.06.

Nördlingen - Dinkelsbühl mit VT 98. (12) Auch 21.07.

Do 27.06. bis Mi 10.07.

Eisenbahnen in Finnland. (2)

Fr 28.06. bis Sa 13.07.

Eisenbahn-Sommer in Skandinavien. (3)

So 30.06.

Plandampf zwischen Horb und Tübingen. (1)

Schienenbummel mit dem Heide-Express: Lüneburg Süd - Soderstorf. ArGe Verkehrsfreunde Lüneburg, Postfach 1208, 29446 Dannenberg.

Sa 06.07.

Schlemmer-Express ab Bruchhausen-Vilsen. DEV, Tel. (04252)93000, Internet: www.museumseisenbahn.de.

Obusfahrten zum Esslinger Bürgerfest. Stuttgarter Historische Straßenbahnen, Tel. (0711) 822210, Fax (0711)8266490.

Glauchau - Ostthüringen mit 23 1097. IG 58 3047, K. Häußer, Tel. (03763)441309.

So 07.07.

Hattingen - Wengern Ost mit 38 2267. (11)

Karl-May-Fahrt bei der Museumsbahn Radebeul, Sidonienstr. 1, 01445 Radebeul, Tel. (0351) 46148001, Fax (0351) 4614808., Internet: www.traditionsbahn-radebeul.de.

Sa 13.07.

Museumssommernacht, Fahrbetrieb bei der Dresdner Parkeisenbahn bis 24 Uhr. Betriebsleitung, Tel. (0351)4456795.

Sa 20.07.

Dämmerstunden im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen. Nachtbetrieb mit Dampf- & Dieselloks. (11)

Sa 27.07. und So 28.07.

Rennsteigfestwoche mit Pendelfahrten Stützerbach - Rennsteig - Schmiedefeld. Dampfbahnfreunde mittlerer Rennsteig, Tel. (036782)70666, Internet: www.rennsteig-park.de.

MODELLBAHN

Dauerausstellung

Modellbahnschau in 88422 Oggelshausen am Federsee. Täglich geöffnet. Tel. (07582) 934028.

Sa 18.05. bis Mo 20.05.

Börse im Deutschen Dampflok-Museum Neuenmarkt-Wirsberg. G. Steglich, Tel. (08805)8138.

So 19.05. und Mo 20.05.

Fahrbetrieb im „Lok Land", in 95152 Selbitz, Hofer Str. 14, Tel. (09252)92294, Fax (09252)916520, Internet: www.lokland.de. Auch 01., 02.06.

Mo 20.05.

Börse in 40721 Hilden, Stadthalle. Cremer, Tel. (02103)51133.

Sa 25.05. und So 26.05.

LGB-Modellbahnschau in 55597 Wöllnstein, Gemeindezentrum Great-Barford-Str. 11. Tel. (06703)3898.

So 26.05.

Börse in 52349 Düren, Haus der Stadt. Cremer, Tel. (02103)51133.

Mi 29.05.

Modell-Eisenbahnmuseum in 88339 Bad Waldsee geöffnet, Möserweg 37. Tel. (07524) 5312. Auch 12., 26.06.

Sa 01.06.

Gartenbahnfest in Leipzig-Grünau, 94. Mittelschule, Miltitzer Weg 3. Schüler- und Freizeitclub an der 94. Mittelschule e.V., Herr Walther, Tel./Fax (0341)4217488.

Börse des Fördervereins Berlin-Anhaltische Eisenbahn in Lutherstadt Wittenberg, Hauptbahnhof. Tel./Fax (034905)21419.

So 02.06.

Modellbahnschau der EF in 63825 Schöllkrippen, am Sportzentrum. G. Seitz, Tel. (06024) 630058.

Börse in 86371 Krumbach, Autohaus Schwehr. Graf, Tel./Fax (08261)6142.

Börse in 41061 Mönchengladbach, Kaiser-Friedrich-Halle. Cremer, Tel. (02103)51133.

So 09.06.

Börse in 51065 Köln-Mülheim, Stadthalle. Cremer, Tel. (02103)51133.

So 16.06.

Börse in 41460 Neuss, Stadthalle. Cremer, Tel. (02103)51133.

Börse in 29227 Celle-Westercelle, Autohaus Mürdter. Tel. (05141)940171.

Börse in 20259 Hamburg, Hamburg-Haus Elmsbüttel, Doormannsweg 12. C.A.M., Tel. (040)6482273.

So 23.06.

Börse in 50667 Köln, Gürzenich. Cremer, Tel. (02103)51133.

Sa 29.06.

Gartenbahn-Treffen in 04435 Schkeuditz, Rathausplatz 11. IG Modellbahn Schkeuditz, Tel. (034204)65834.

So 30.06.

Börse in 51373 Leverkusen, Forum, Am Büchelter Hof. Cremer, Tel. (02103)51133.

Sa 20.07. bis So 28.07.

Modellbahnschau Spur I in 09435 Scharfenstein, Burg Scharfenstein. Tel. (03725) 70720. Tägl. außer Mo. 22.07. geöffnet.

Sa 20.07. und So 21.07.

Gartenbahnfest in der Kleingartenkolonie Birkenwäldchen, Berlin-Charlottenburg, Spandauer Damm 152

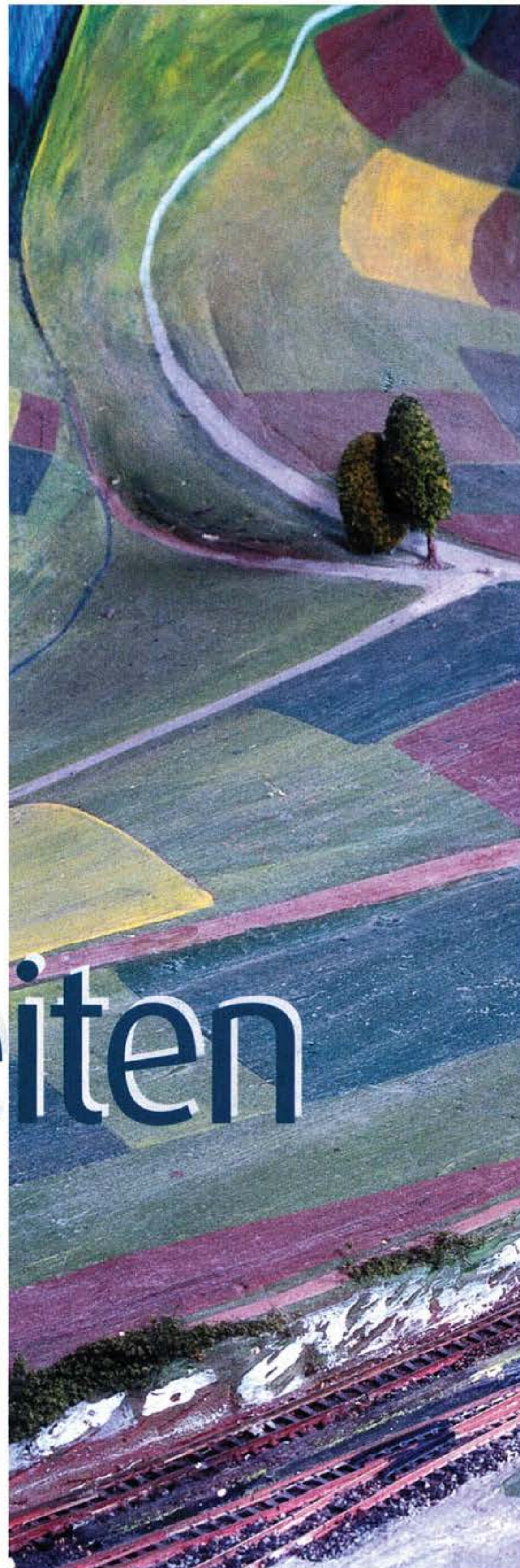
Die häufigsten ADRESSEN

Adressen der Veranstalter mit mehreren Terminen werden aus Platzgründen nummeriert.

1. **Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V., Postfach 1127, 72001 Tübingen, Tel. (07071)76744, Fax (07071) 76749, Internet: www.Eisenbahnfreunde-Zollernbahn.de. E-Mail: efznesa@t-online.de.**
2. **Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, Referat Studienreisen, Postfach 102045, 47410 Moers, Fax (02841) 56012, E-Mail: reisen@dgeg.de.**
3. **IGE-Bahntouristik, Ostbahnstr. 61, 92217 Hersbruck, Tel. (09151)817200, Fax (09151)817210, E-Mail: ige-eurotrain@t-online. de.**
4. **Hessencourrier e.V., Kaulenbergstr. 5, 34131 Kassel, Tel. (0561)35925, Fax (0561) 8075701, Internet: www.hessencourrier.de. E-Mail: info@hessencourrier.de.**
5. **Lausitzer Dampflok Club e.V., Am Stellwerk 552, 03185 Teichland, Tel./Fax (035601)56254.**
6. **Freundeskreis Selketalbahn e.V., H. Fricke, Ballenstedter Str. 22, 06507 Rieder, Tel./Fax (039485)61661, Internet: www.selketalbahn.de.**
7. **Berliner Parkeisenbahn gGmbH, An der Wuhlheide 189, 12459 Berlin-Köpenick, Tel. (030) 29743259, Internet: http://www.parkeisenbahn.de.**
8. **Interessengemeinschaft Brohltal Schmalspurbahn e.V., Verkehrsbüro Brohltal in Niederzissen, Tel. (02636)80303, Fax (02636)80146.**
9. **Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V., Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 80807, Fax (037343) 80809, Internet: www.pressnitztalbahn.de, E-Mail: verein@pressnitztalbahn.de.**
10. **Tecklenburger Land Tourismus e.V., Tel. (05482) 703810, Fax (05482)703888 und Eisenbahn-Tradition e.V. Lengerich, Tel. (05481)82914, Internet: www.eisenbahntradition.de.**
11. **Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V., Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, Dr.-C.-Otto-Str. 191, 44879 Bochum, Tel. (0234)492516 (Mi+Fr, 10-17 Uhr), Internet: www.eisenbahnmuseum-bochum.de.**
12. **Bayerisches Eisenbahnmuseum Nördlingen, c/o Ekkehard Böhnlein, Postfach 1316, 86713 Nördlingen, Tel. (09083)340, Fax (09083)388, Internet: www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de.**

Bitte beachten Sie, dass wir Ihre Termine nur berücksichtigen können, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Termine und Treffpunkte beruhen auf Informationen der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen. Die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für die Richtigkeit der Angaben. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter kostenlos.

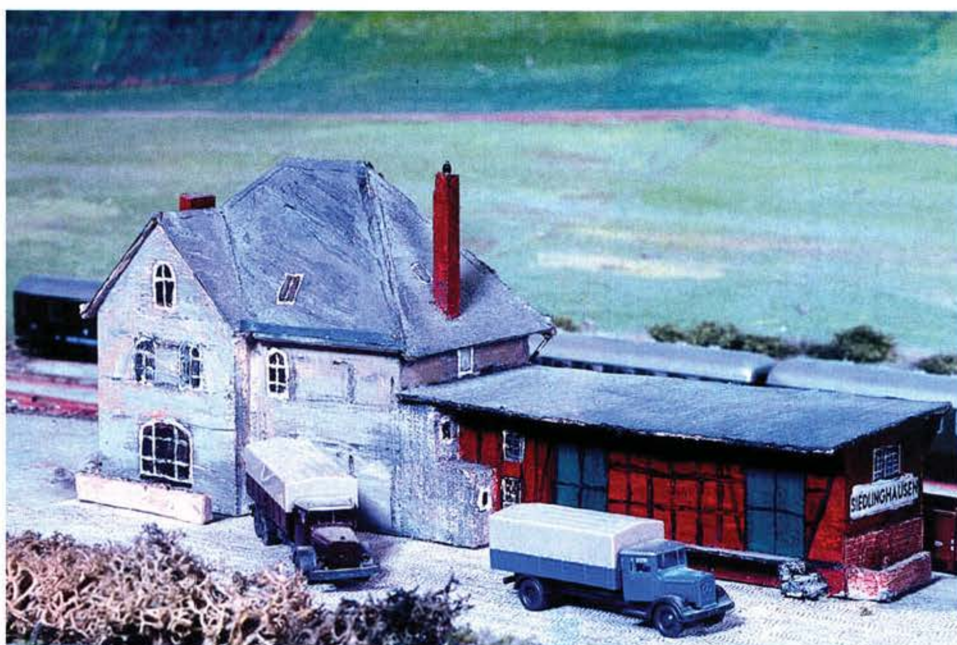
Tal der Namenlose zwischen Silbach und Siedlinghausen, modelliert im Maßstab 1:1000, während die Bahn auf N-Spur fährt.



Dazu gehört ein gerüttelt Maß an Mut: Nach Originalplänen modellieren Siedlinghausens Eisenbahnfreunde mittlerweile seit mehr als zwölf Jahren die Winterberger Hausstrecke. Dabei wird ein Kompromiss zur Kunstform.

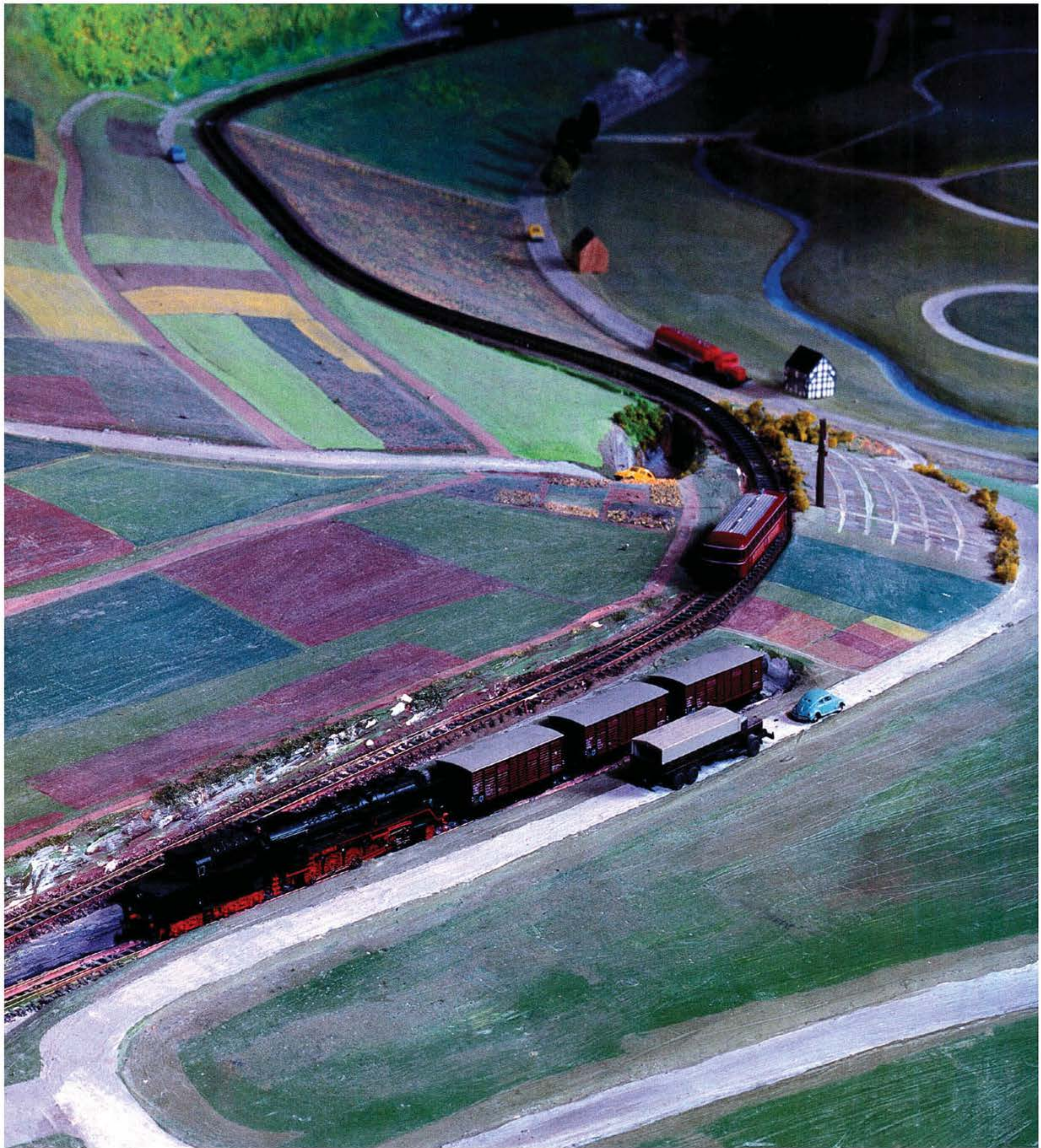
Namenlose-Tal, stilisiert und abstrahiert

Die vier Jahreszeiten



Platzhalter: Die Siedlinghäuser Bahnhofshochbauten, hier noch als Handmuster im Maßstab 1:160, werden wie andere Gebäude Zug um Zug durch exakte Eigenbaumodelle ersetzt.

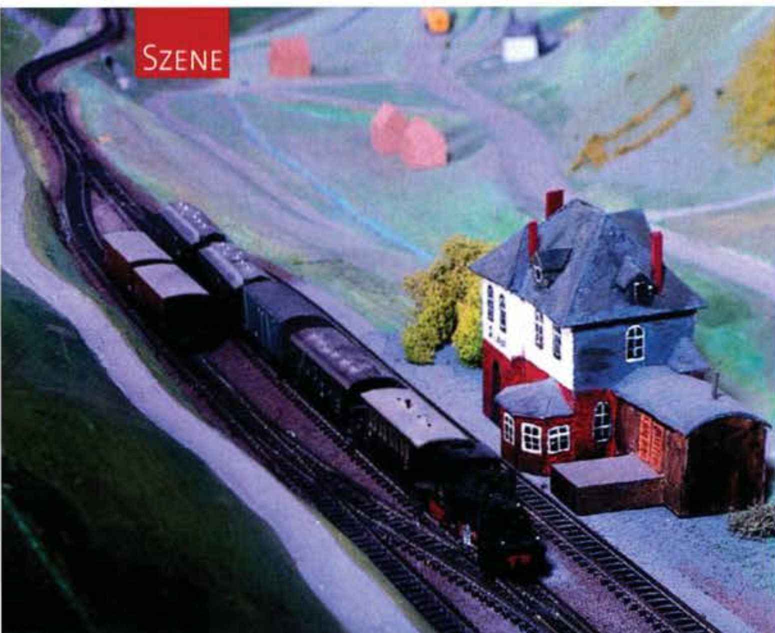
Wie doch die Zeit rennt! Als Friedhelm Emde, seines Zeichens Vorsitzender des Vereins Eisenbahnfreunde Siedlinghausen (EFS), mich mit einem kräftigen und herzlichen Hochsauerländer Händedruck begrüßt, stellen wir beide überrascht fest: Schon sieben Jahre sind vergangen, seit wir zum letzten Mal im Vereinsdomizil, da-



mals noch Siedlinghausens Haus des Gastes, zum Kujern, will sagen Plaudern und Fachsimpeln, beisammensaßen.

Die Haare ein wenig grauer, seit kurzem im Rentner-Unruhestand, doch noch immer das alte Feuer in den Augen, wenn's um die große und die kleine Eisenbahn geht: Der 61-jährige Maschinenbaumeister hat sich kaum verändert. Die N-Anlage dagegen schon, ist zwar noch längst nicht in allen Details ausgestaltet, aber betriebsfertig. Bei meinem letzten Besuch rackerte sich gerade Reinhard Becker, im Ort nur als „Backa" bekannt und inzwischen stellvertretender EFS-Vorsitzender, noch mit dem topographischen Feinschliff auf den ersten anderthalb Metern ab. Stechbeitel und Ansetzbinder, gipsähnlich, aber besser zu verarbeiten, boten günstige Voraussetzungen für das Entstehen trockener Kehlen. Dagegen musste es doch ein adäquates Mittel geben!

„Ja, ja, der Backa", lacht Friedhelm Emde. Sei's drum: Während die Originalstrecke von Nuttlar bis Frankenberg in knapp acht Jahren gebaut wurde, währt der Modellnachbau des rund neun Kilometer langen Teilabschnitts Siedlinghausen – Winterberg nun →



Sommermorgen in Silbach: Ein Sonderzug mit Eisenbahn-Fans aus dem Revier muss den Frühzug aus Winterberg hier abwarten.

Anlagen-Steckbrief

N-Anlage in offener Rahmenbauweise mit Spanten, unregelmäßige L-Form
Maße: Total 15 m lang, durchschnittlich 0,8 m breit
Erbauer: Eisenbahnfreunde Siedlinghausen (EFS)
System: Zweileiter-Gleichstrom
Epoche: III, 60er-Jahre
Gleislänge: Zirka 60 m
Gleismaterial: Roco
Rollendes Material: Piko, Trix, Arnold, Fleischmann, Roco
Betrieb: Lenz digital
Bauzeit: Seit rund 12 Jahren
Anlagenthema: Obere Ruhrtalbahn, Abzweig Nuttlar
Vorbild: Nachbau des Abschnitts Siedlinghausen – Winterberg nach Originalplänen

schon runde zwölf Jahre. Und ein Ende ist noch nicht abzusehen.

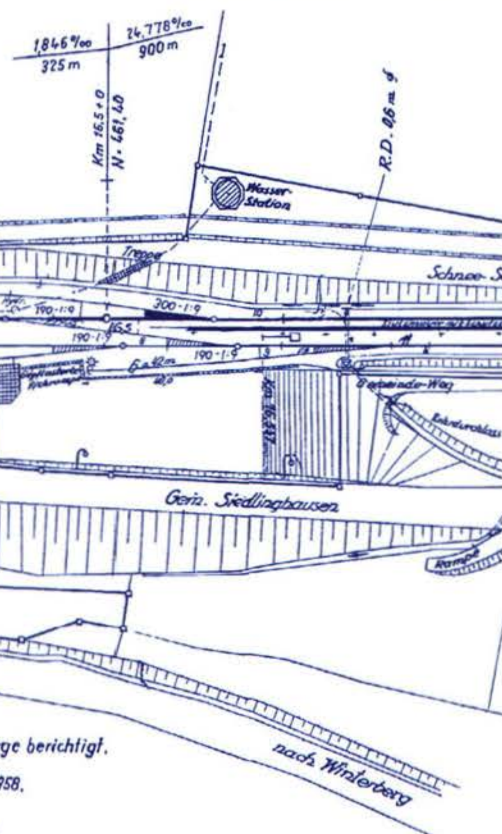
„In der ersten Euphorie wollten wir die Strecke sogar bis nach Hallenberg nachbauen", erinnert sich Friedhelm Emde an die anfängliche Planung, so anno 1989. Dass dieses Vorhaben schon bald aufgegeben wurde, hat handfeste Gründe: Bei dem gewählten Modellbahn-Maßstab von 1:160 hätte allein der Streckenteil von Siedlinghausen bis Winterberg stolze 56 Meter Anlagenlänge beansprucht, ein Unding selbst für die sicher nicht gerade spärlichen 245 Quadratmeter, die dem Verein unterm Dach im ehemaligen Haus des Gastes zur Verfügung stehen.

Ein Kompromiss musste her. Und den fanden die noch immer enthusiastischen Hochsauerländer Modellbahner denn auch: Der Flächenmaßstab von 1:1000 schien hinreichend, alle Charakteristika der Vorbildstreckenführung nachzubilden und zugleich im Bereich der Bahnhöfe Siedlinghausen, Silbach und Winterberg sowie bei allen anderen direkt mit dem Schienenweg in Verbindung stehenden Kunstbauten die Baugröße N beizubehalten. „Deswegen hatten wir mit unseren Häusern große Probleme", gibt Friedhelm Emde unumwunden zu. Das gekonnte Vermitteln, das Schaffen gleitender Übergänge, machte den Eisenbahnfreunden ungleich mehr Schwierigkeiten als das Modellieren der Landschaft.

Auch wenn die meisten Gebäude noch nicht über das Stadium von Handmustern hinausgekommen sind, muss ich unumwunden zugeben, dass der Gesamteindruck durch die unterschiedlichen Maßstäbe nicht getrübt ist. Die EFS-Mitglieder, allen voran Emde, Becker und Schriftführer Hardy Scholtysik, ehedem auch Josef Bohnenkemper, haben keine halbe Arbeit geleistet. Sie haben aus dem Kompromiss eine Kunstform gemacht, Stilmittel für eine ungewohnte, aber reizvolle Anlagengestaltung nach Vorbild.

Und auch diese Idee fällt aus dem üblichen Rahmen: Darstellung der vier Jahreszeiten auf ein und derselben Anlage, entlang der Strecke. In Siedlinghausen ist der Frühling eingezogen; in Silbach herrscht Sommer; in der Steigung zwischen Silbach und Winterberg entfaltet der Herbst

Ausschnitt Lageplan des Bahnhofs Siedlinghausen: Auf den mehrere 100 Meter langen Ausziehgleisen wurden Steinzüge bereitgestellt.



Ladestraße
Dienstland
Kreisstraße

Tag	Name	Bundesbahndirektion Wuppertal	Deutsche Bundesbahn
bearbeitet		Wuppertal, den 1951	
gezeichnet		gez. Berens	
geprüft			
Maßstab 1:1000	Siedlinghausen Strecke 116 Nuttlar - Frankenberg von Km 15,833 - Km 16,752		Jsl 96[5] Ausgabe vom 10. April 1962

Plan ist zu beziehen durch die Bundesbahndirektion Wuppertal (Tr Büro)

Bezüglich der Gleis- und Weichenlage berichtigt.
Wuppertal, den 14. Febr. 1958.

Bezüglich der Weichen 1,7,8,9 u 10 berichtigt
Wuppertal, den 10. April 1962

Stimmung getroffen: Der Herbst hat sein prächtiges Farbenspiel zwischen der Station Silbach und der Stadt Winterberg entfaltet.

Der Silbacher Viadukt ist der markanteste Kunstbau auf dem Streckenabschnitt zwischen Nuttlar und der höchstgelegenen NW-Stadt.



sein prächtiges Farbenspiel, und in Winterberg, dem klassischen Wintersportort, schwingt natürlich Väterchen Frost sein Zepter. Und als ob das noch nicht genug der Besonderheiten wäre, gingen die Siedlinghäuser auch bei der Ausgestaltung der Landschaft keine ausgetretenen Pfade. Zum Teil nur gemalt, zum Teil mit Beflockungsmaterial durchgestaltet oder auch nur mit Islandmoos angedeutet und zum Teil mit der Sprühdose und Streugut markiert: Und doch fügt sich alles zu einem Ganzen.

Stilisieren und Abstrahieren: Das ist das Erfolgsrezept über den Putzlappen.

Putzlappen? Friedhelm Emde lacht über mein verdutztes Gesicht. „Eine preiswerte Alternative im Modell-Landschaftsbau", versichert er. Über die konturierten Holzspanten der in offener Rahmenbauweise erstellten Unterkonstruktion zogen die Siedlinghäuser zunächst Kaninchendraht und belegten diese Armierung mit Putzlappen. Ansetzbinder, gebräuchlich für das Kleben von Rigipsplatten, wurde in unterschiedlicher Stärke mit breiten Pinseln aufgetragen und dann strukturiert. „Längere Verarbeitungszeit, keine Rissbildung und besseres Nacharbeiten auch nach der Aushärtung" nennt Emde als wesentliche Vorteile gegenüber dem zudem schwereren Gips.

Genaue Ortskenntnisse, Katasterpläne und Luftaufnahmen sowie Originalpläne der Reichsbahn-Gesellschaft und der Bundesbahn gehörten natürlich ebenso zum Rüstzeug wie eine emotionale Beziehung zur Hausstrecke. „Wir sind doch als Kinder al- →

Fotos: Jörg Hajt; Pläne: Slg. EFS

Abzweig Nuttlar der Oberen Ruhrtalbahn

In drei Teilabschnitten wurde Anfang des 20. Jahrhunderts die Verbindungsstrecke aus dem oberen Ruhr- ins hessische Edertal dem Verkehr übergeben (siehe Beitrag „Nuhne-Talfahrt" ab S. 28): 1. Mai 1902 Nuttlar – Steinhelle, 1. Oktober 1906 Steinhelle – Winterberg, 1. Dezember 1908 Winterberg – Hallenberg – Allendorf – Frankenberg. Zuständiges Bahnbetriebswerk war auf Sauerländer Seite von Anfang an Bestwig, zuständige Bahndirektion bis zur Gründung der Bundesbahn Kassel, dann bis zur hessischen Landesgrenze Wuppertal. Ab 15. November 1966 endete die Strecke bei Kilometer 40,56 in Hallenberg. Seit 29. Mai 1992 ist bei Kilometer 25,90 in Winterberg Endstation. Aus dem Ruhrtal (360 m ü. NN) steigt die Strecke stetig durchs Negertal an, folgt ab Siedlinghausen (461 m ü. NN) über Silbach (533 m ü. NN) dem Tal der Namenlose, ehe sie in Winterberg (655 m ü. NN) die Wasserscheide zum Nuhnetal per Tunnel unterquerte. Steigungen von durchschnittlich 1:40 lieferte auch das Höhenprofil auf der Gegenseite: Von Frankenberg (277 m ü. NN) über Hallenberg (383 m ü. NN) waren in Züschen 464 m ü. NN erreicht.



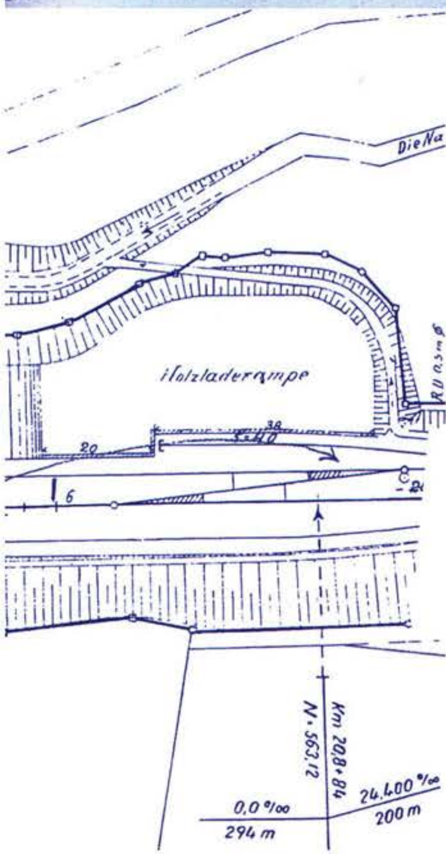
Foto: Ulrich Brings

Gelegentliche Sonderfahrten, wie hier im Februar 2001 auf Höhe des Siedlinghäuser Rentnerwegs, erinnern an jene Zeit, als Dampfloks noch zum Alltag gehörten.



In Winterberg herrscht Frost. In der Abstellgruppe warten die Züge auf den Abend, um Wintersportler zurück ins Revier zu transportieren.

Lageplan des Bahnhofs Silbach, aufgenommen am 3. Mai 1951: Der Ausschnitt belegt auch den damals lebhaften Güterverkehr.



le noch mit der Dampflok gefahren", erzählt Baumaschinenmechaniker Reinhard Becker, der mal eben in der Mittagspause vorbeischaut. Und Emde ergänzt: „Nicht selten durften wir mit ins Führerhaus klettern."

Dass nun die N-Anlage die Zeit der 60er-Jahre widerspiegelt, war logischerweise nie umstritten: „Um regulär Dampf- und Dieselloks der Epoche III einsetzen zu können, war das für uns von Anfang an eine ausgemachte Sache", bestätigt Friedhelm Emde, über den Rand seiner Brille blinzelnd, und schildert aus eigener Anschauung den lebhaften Güterverkehr, der damals zusätzlich zur Personenenbeförderung auf der heimischen Schiene herrschte. Steinbrüche, holzverarbeitende Industrie, aber auch der Landhandel bekamen und expedierten Güter noch hauptsächlich per Bahn.

Entsprechend umfangreich waren die Anlagen der an sich kleinen Bahnhöfe, an der eingleisigen Strecke ohnehin schon als Kreuzungsstationen ausgelegt. „Allein die Ausziehgleise im Bahnhof Siedlinghausen hatten eine Länge von mehreren 100 Metern", berichtet Emde und präsentiert zum Beweis originale Lagepläne aus der EFS-Sammlung.

„Die Steuerung der N-Anlage erfolgt inklusive Schattenbahnhof mit Lenz digital", erwähnt Arnold Schmidt, gerade eingetroffener EFS-Kassierer. Womit den nächsten öffentlichen Vorführungen ja wohl nichts im Wege steht?

Ich blicke in kummervolle Gesichter. „Das dürfen wir derzeit leider nicht", meint Friedhelm Emde traurig. Ich hake nach und erfahre: Seit der Umwidmung des Hauses müsste aufgrund heutiger Vorschriften unter anderem eine Feuerleiter installiert werden. „Das können wir aus eigenen Mitteln nicht", sind sich Schmidt und Emde einig. „Eigenleistungen, ja, die würden wir erbringen!"

Ob die Stadt Winterberg helfen kann? Es ist den engagierten Eisenbahnfreunden und allen Gästen der Stadt ob dieser einmaligen Attraktion zu wünschen! *Karlheinz Haucke*

DAS WUNSCHMODELL



Das Bauteil, das immer Ärger machte, gehört in diesem Fall der Museumslok 50 4073 des BEM Nördlingen.

Die 50.40 trägt das Gesicht der DR-Neubauloks. Der Wunschtyp vieler Rbd hatte nur einen Fehler.

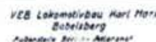
Aus dem Rahmen gefallen

Neubau- und Reko-Dampfloks erfreuen sich bei Modellbahnern wie bei Herstellern steigender Beliebtheit. Doch weist das Angebot selbst in H0 noch Lücken auf.

Das Neubauprogramm der Deutschen Reichsbahn von 1952 sah zur Ablösung der Güterzuglokomotiv-Baureihen 52, 55, 56, 57 und 58 die Konstruktion einer 1'Eh2-Schlepptenderlok mit einer Achslast von 18 Tonnen vor. Da nur die Reichsbahn-Direktionen (Rbd) Erfurt und Halle eine solche Lok befürworteten, ordnete DDR-Verkehrsminister Erwin Kramer die Produktion der leichteren 50.40 an. Die Maschine sollte möglichst viele Teile mit der 23.10 gemeinsam haben.

Mit einer Achslast von 16 Tonnen war sie für viele Nebenstrecken geeignet. Wie die Einheitsbaureihen 50 und 52 erreichte die 50.40 eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h vorwärts und 50 km/h rückwärts. Ausnahmen bildeten die 50 4001 und 50 4002, die Kessel voraus mit maximal 70 km/h unterwegs sein durften. Wie für die Personenzugloks der Baureihe 23.10 entstanden die Entwürfe im Institut für Schienenfahrzeuge (IfS) Berlin-Adlershof unter Federführung von Johannes Töpelmann. Alle Loks sollten mit Neubau-Tendern der Bauart 2'2'T28 gekuppelt werden. Wegen Tenderknappheit rollten 50 4080 bis 50 4086 mit Tendern 2'2'T26 aus den Fabrikhallen. Den vorgesehenen Typ erhielten sie erst einige Monate später.

Die erste Maschine wurde 1956 von VEB Lokomotivbau Karl Marx in Babelsberg geliefert. Bereits erste Fahrversuche mit der 50 4001 vom Bw Halle G aus ließen den Rahmen als Problemzone erkennen. Der Blechrahmen mit Ober- und Untergurt zeigte unter Volllast ein reges Eigenleben und wölbte sich in der Nähe der mittleren Kuppelachse im Takt der Maschine nach außen. In der Serie ab 50 4003 wurden Ober- und Untergurt verstärkt, was aber nicht wirklich befriedigte. Dafür hatte die 50.40 einen sehr guten Wirkungsgrad von 6,5 Prozent. Die Leistungstafeln gaben im Güterverkehr geringfügig höhere Anhängelasten an, als bei den Einheitsloks und der 52. Mit der



Zeichnung: Archiv Endisch

Gegenüber der Einheits-50 weist die Neubau-Lok eine um 34 Zentimeter geringere Länge und einen um 45,5 Zentimeter kürzeren Gesamtachsstand auf.

Abnahme von 50 4088 endete am 4. Januar 1961 die Dampflok-Beschaffung der DR. Stationiert waren die 50.40 zunächst in den Rbd Greifswald und Schwerin. Bis 1965 zog die DR die Loks in der Rbd Schwerin zusammen.

Für den erhofften Einsatz im schweren Güterverkehr erwies sich die Neubau-Lok als ungeeignet. Trotzdem kann man sie bei der Betrachtung der Produktionszahlen von 88 Exemplaren als Erfolg bezeichnen. Nur von der 23.10 und der 65.10 entstanden mehr Exemplare. Doch im Betrieb erwies sie sich als den rekonstruierten 50 und 52 nicht ebenbürtig. Bei Rückwärtsfahrt war das Personal nur unzureichend durch das schmächtige Windschild an der Tenderrückwand vor Wind und Wetter geschützt, während die 52 ein geschlossenes Führerhaus besaß.

Viele 50.40 erzielten für Güterzuglokomotiven beachtliche monatliche Laufleistungen von mehr als 10 000 Kilometern. Bei Bedarf machten sich die vielseitigen Loks auch vor Personenzügen nützlich. Dass die DR bereits am 22. November 1980 mit 50 4077 die letzte der relativ jungen Maschinen ausmusterte, lag nur am zu schwach dimensionierten Rahmen, der erhebliche Kosten in der Unterhaltung verursachte. Einzig erhalten gebliebene 50.40 ist 50 4073 des Bayerischen Eisenbahnmuseums Nördlingen, die zerlegt im Aw Meiningen auf die Aufarbeitung wartet.

Im Modellmaßstab H0 sollte die Umsetzung der Neubau-Lok die Konstrukteure vor keine allzu großen Probleme stellen. Dieser Wink geht vor allem in Richtung Salzburg. Den Kessel findet man leicht abgewandelt auf der 23.10, die auch denselben Tendertyp erhielt. Einzig das Fahrgestell wäre sozusagen eine Einzelanfertigung. Da TT-Bahner eine neue 23.10 verdient hätten, bietet sich eigentlich auch die Entwicklung einer 50.40 an.

Jochen Frickel



Am 16. Juni 1979 in Parchim war das Einsatzende von 50 4049 bereits abzusehen. Der Scheibenradsatz trug bei den Lokführern den Spitznamen Bollerwagen.



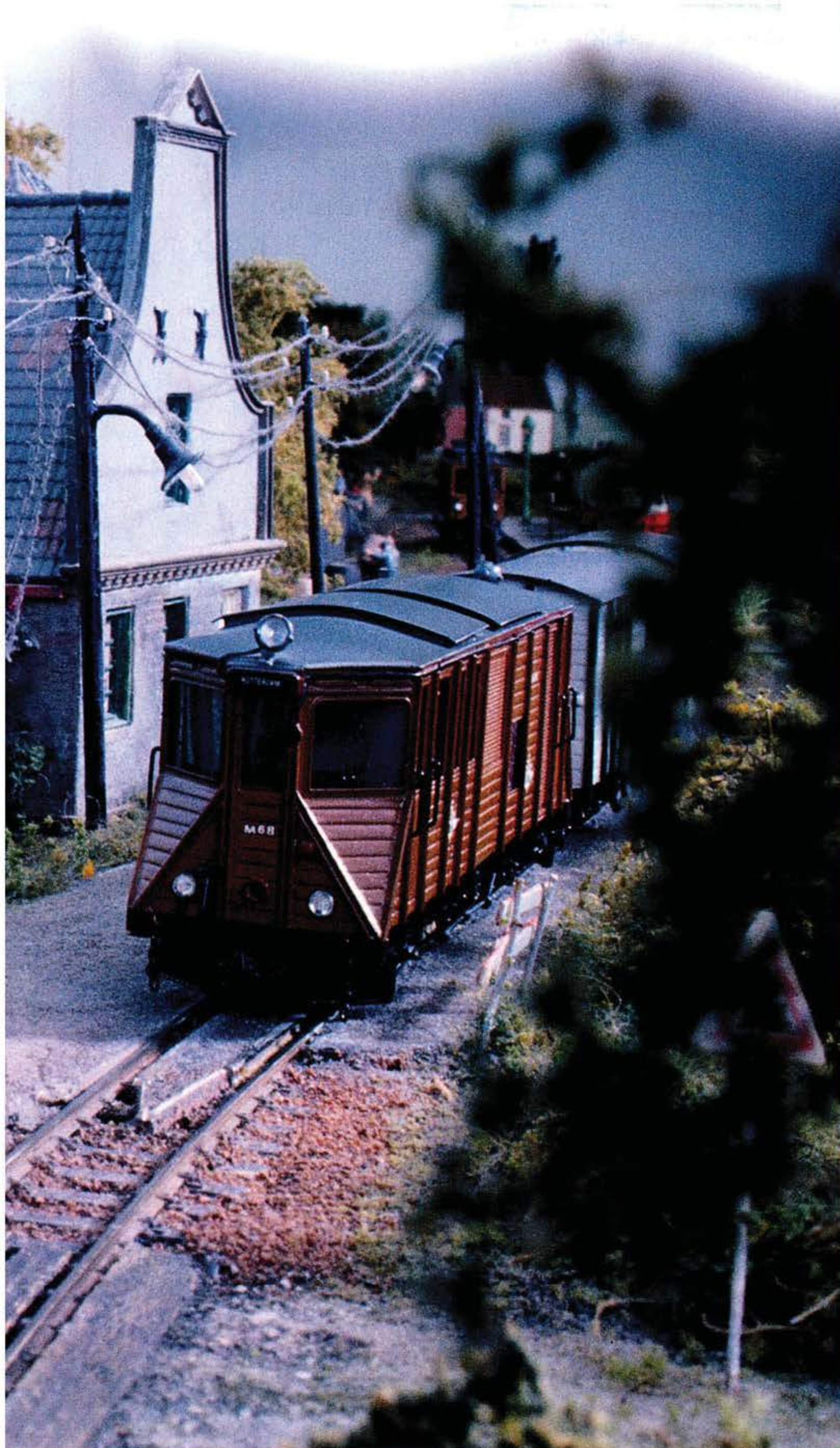
Am 17. Mai 1980 stand 50 4033 in der Einsatzstelle Wittstock. An der Pufferbohle steht zu lesen, dass die Frist bis zum 13. November 1980 verlängert wurde.



Fotos (3): Gericke, Archiv Endisch

Am 11. August 1979 wartet 50 4077 im Bw Parchim auf den nächsten Einsatz. Etwas mehr als ein Jahr später erlosch auch bei ihr als letzter ihrer Baureihe das Feuer. Leider blieb nur eine Lokomotive der Nachwelt erhalten.

Kleinkunst



Holzpantinen hat Henk Wust nicht an den Füßen, und auch „de moje molen" sucht man auf der kleinen, aber nicht minder feinen Anlage, die die Voornse Modelspoorvereniging auf der 24. Intermodellbau in Dortmund präsentierte, vergebens.

Der 50-Jährige mit der erst spät entdeckten Passion für den Modellbau lacht. Genug der Klischees, Henk Wust hat sich zwar für seine fünfteilige Modulanlage, angelehnt an die Fremo-Norm, ein Vorbild aus seiner Heimat ausgesucht, doch bekanntlich bestehen die Niederlande eben nicht nur aus Käse, Tulpen, Frau Antje und rotierenden Windmühlenflügeln.

Apropos Wind: Wusts exzellente H0m-Anlage hat beim Transport und auf der Messe doch etwas gelitten, so dass die zerzausten Strom- und Telegraphenleitungen die Annahme eines frühen Herbst- →

Auf der Kapspur zwischen Dorf und Hafen: Mit Sinn für Untertöne hat Henk Wust die 30er-Jahre auf der Heimatinsel Hoekse Waard auf den Punkt gebracht.

mit Zugzwang



Seit die Motorisierung auch im Dorf eingesetzt hat, gehen die Geschäfte zurück, doch noch hat der Schmied sein Auskommen.

Ein verfrühter Herbststurm hat die betagten Stromleitungen mit Haus-zu-Haus-Anschluss zerzaust. Die Insulaner sind's gewohnt.

sturmes ohne weiteres rechtfertigen. Schließlich weht an der Nordsee bisweilen eine mehr als nur erfrischende Brise. Was Henk Wust nur bestätigen kann, denn er ist auf der Südholland-Insel Hoekse Waard daheim.

Womit wir auch schon beim Anlagenthema und dessen Vorbild wären. Von 1904 bis 1956 unterhielt die Rotterdamer Privatbahngesellschaft RTM unter anderen eine Strecke, die Rotterdam Zuid über Oudemaar mit Strijen-Dorp (Dorf) und Strijen-Haven (Hafen) auf Hoekse Waard verband. Diese Linie war Bestandteil eines umfangreichen RTM-Schmalspurnetzes, das während seiner größten Ausdehnung auf rund 240 Streckenkilometer die südholländischen Inseln sowie einen kleinen Teil von Zeeland und Südwest-Brabant umfasste. Die RTM, die auch eine eigene Flotte besaß, verkehrte auf 1067-Millimeter-Gleisen, der sogenannten Kapspur.

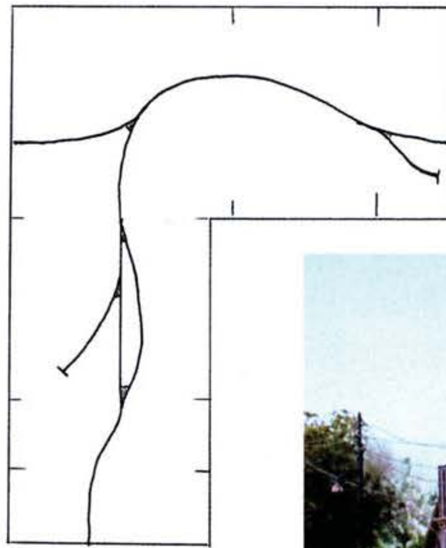
Kapspurige Privatbahn vor der eigenen Haustür: Initialzündung für Modulanlage

Wie der Zufall so spielt: Die RTM-Strecke führte direkt an jenem Haus in Strijen vorbei, in dem Henk Wust wohnt. Kein Wunder, dass für den heute 50-Jährigen das Anlagenthema schnell gefunden war. Und weil er bei seinen Recherchen auf zahlreiche Dokumente und Originalfotos aus der Vorkriegszeit stieß, stand für den studierten Wirtschaftswissenschaftler die Zeit, in der seine Schmalspurszenen rund um das Zwölf-Millimeter-Gleis spielen sollten,

ebenfalls bald fest: Die 30er-Jahre mussten es sein. „Ein bisschen Nostalgie kann nicht schaden", schmunzelt Wust rückblickend.

Ob das vielleicht auch mit frühen Modellbahnerfahrungen zu tun hat?

Scheint so: „Als Kind, ich war damals acht Jahre alt, bekam ich eine Trix-Express-Eisenbahn", erzählt der heute im Ruhestand lebende Firmen-Manager und fährt sich mit der linken Hand durchs schütter werdende Haupthaar. Mit der Rechten bedient er den Walkaround-Regler und lässt, die Brille frisch geputzt, seine Anlage, um die sich gerade mit anerkennenden Blicken und Kommentaren wieder zahlreiche Schaulustige drängen, nicht aus den Augen. Nicht, dass er den Modellbahn-Fans misstraute, aber schließlich wird hier analog Betrieb gemacht, und da muss Henk Wust auch bei dieser überschaubaren Modulanlage den Überblick behalten. Immerhin ist „Strien" Kreuzungsstation. Und auf →



Der nicht maßstäbliche Gleisplan zeigt die Streckensituation mit der Begegnungs-Station Strijen (lks.u.) und dem Hafen-Anschluss (r.o.).



Mit seiner kleinen Werkstatt nebst Tankstelle hat sich Bert „de Haan" Keukenhoff in Strijen eine sichere Existenz mit Perspektive aufgebaut.

Station Strijen, Kontraste: Die Billard-Garnitur sticht deutlich vom holzbeplankten RTM-Triebwagen, gerade als PmG unterwegs, ab.

Strijen-Dorf: Der einzige im Ort ansässige Kohlenhändler hat noch rechtzeitig vor Herbstbeginn mit der Bahn Nachschub bekommen.



Skeptisch beäugt Bauer Oudfields Zugpferd den Schmalspurzug. Der fauchende Dampfwagen ist dem Gaul alles andere als geheuer.

Vorführeffekte wie den Frontalzusammenstoß der französischen Billard-Garnitur mit dem betagten, noch holzbeplankten RTM-Benzoltriebwagen kann Henk getrost verzichten.

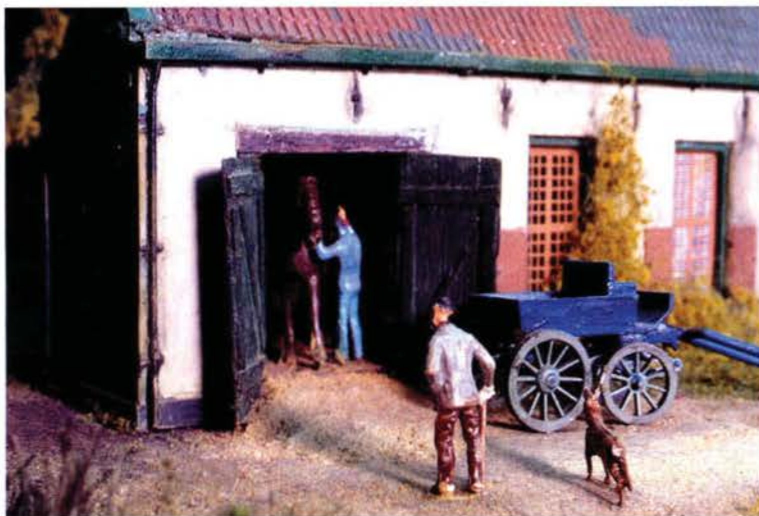
Augenblick mal! Wieso „Strien"? Ich dachte, der Ort auf Hoekse Waard schreibt sich „Strijen"?

Das sei schon richtig, erklärt mir Henk Wust. Doch weil er zwar heimatliche Motive verarbeitet, aber keinen in allen Einzelheiten originalgetreuen Nachbau beabsichtigt habe, „vielmehr eine subjektive Interpretation der Wirklichkeit", sei diese abweichende Schreibweise bewusst gewählt. Noch während er spricht, steht Henk Wust auf und macht sich am Sperrholzrahmen eines Moduls zu schaffen. Der Südholländer ist sozusagen im Zugzwang: „Die Weichen werden mit Zugstangen von Hand gestellt", erläutert er und setzt sich wieder auf seinen Betriebsleiterhocker.

Das kommt mir sehr englisch vor und erinnert mich an die Flintfield-Anlage von Vincent de Bode (MODELLEISENBAHNER, Heft 8/1999).

„Wir sind gute Bekannte", lächelt Henk Wust. Das erklärt, woher der 50-Jährige seine Vorliebe für Erzählstrukturen und den Gestaltungsstil hat. Das Talent freilich und sein Gespür für Nuancen und Untertöne musste Henk Wust schon selbst mitbringen.

Erst vor ganzen sechs Jahren entdeckte der Strijener seine Begeisterung für die Modellbahn



„Dauert das noch lange, bis Du Dijkstra eingespannt hast?" Paul van Veen, der Altbauer, ist heute mit dem linken Bein aufgestanden.



Der alte Mann und das brackige Seewasser: Sinnend starrt Henry van Duin vor sich hin; ein Genever wäre jetzt genau das Richtige.

Eigenbau statt Konfektion: Fahrzeuge von Cees Mourik die perfekte Ergänzung

wieder. Die Initialzündung lieferte der Besuch einer Ausstellung in Den Bosch. Mit Hilfe einiger Fremo-Mitglieder begann Henk Wust 1996 mit ersten modellbahnerischen Gehversuchen.

An „Strien" wagte er sich vor vier Jahren. Und alle Achtung, das Ergebnis kann sich sehen lassen. Auch dank der Unterstützung von Cees Mourik, ebenfalls Voornse-Mitglied, der fast das gesamte rollende Material aus Ätzteilen von Jocadis, einer belgischen Firma, sowie Kunststoffprofilen im Eigenbau fertigte.

Auch Henk Wust gab sich nicht mit Konfektionsware zufrieden. Mit Ausnahme einiger weniger, allerdings umgebauter Produkte von Artitec, Holland Scale und Pola sind „die Hochbauten alle Eigenbau", versichert der Modellarchitekt und verweist auf eins der Schieferdächer: 1500 Schieferplättchen, hergestellt aus Schleifpapier mit 400er-Körnung, fanden allein hier Verwendung. Fachwerk sieht nicht nur so aus als ob, sondern ist vorbildgetreu umgesetzt. Sperrholz, Furnier- und Northeasternplatten dienten als Hausbaumaterial. Die Alterung erfolgte in Airbrush-Technik.

Bäume, Schilder, getreu dem Vorbild gebogen, Lampen, Masten: Alles stammt aus der Hobbywerkstatt Henk Wusts. Zur begrünenden Ausgestaltung verwandte er Woodland-Flocken, Heki-Flor, Material von Busch und Noch „und aus der Natur, Meerschaum zum Beispiel", ergänzt der Anlagenerbauer. Seine Vorfahren, die sich noch Wüst schrieben, stammen übrigens aus Deutschland. „Das ist gute 300 Jahre her", wiegelt Wust augenzwinkernd ab.

„Tolle Gestaltung datt", lobt gerade ein waschechter Dortmunder. Wohl wahr und kein Wunder, dass Henk Wust für seine Kleinkunst bei den nationalen „Smalspoor-Modelbouwdagen" 2000 den ersten Preis bekam! *Karlheinz Haucke*

Anlagen-Steckbrief

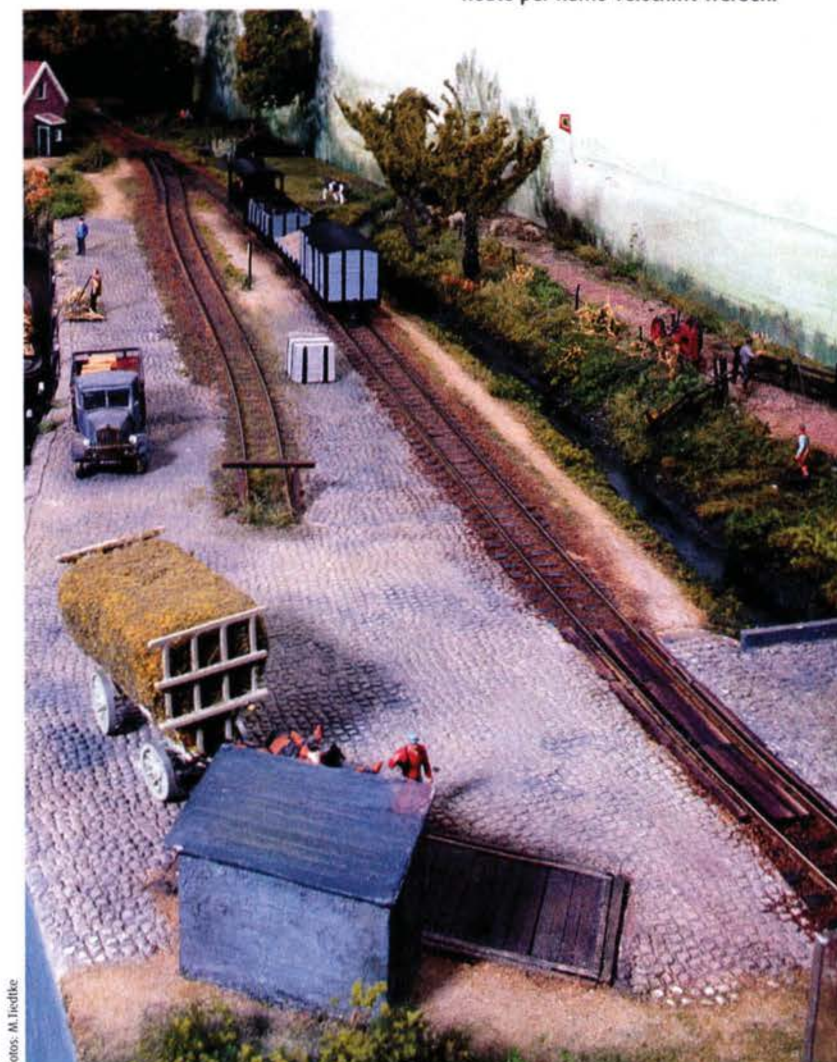
H0m-Anlage, L-Form, 5 Module, angelehnt an Fremo-Norm
Maße: 3,2 x 0,4 u. 2,4 x 0,4 m
Erbauer: Henk Wust (Voornse Modelspoorvereniging)
System: 2-Leiter-Gleichstrom
Epoche: II, 30er-Jahre
Gleislänge: Zirka 7,5 m
Gleismaterial: Peco
Rollendes Material: Bis auf Billard Eigenbau (Cees Mourik)
Betrieb: Analog mit NMRA-Walkaround-Regler
Bauzeit: 2 Jahre
Anlagenthema: Eingleisige, schmalspurige Inselbahn mit Hafenbedienung
Vorbild: Privatbahn RTM auf Hoekse Waard, Abschnitt Strijen-Dorf – Strijen-Hafen



Foto: Haucke

Behält seine Anlage stets im Blickfeld: Henk Wust aus Strijen entdeckte die Kapspur vor der Tür.

Strijen-Hafen: Bauer Kees Brink bugsiert seine Heufuhre auf die Waage. Das Winterfutter soll noch heute per Kümo verschifft werden.



Fotos: M. Tiedtke

MODELLBAHN AKTUELL

INTERMODELLBAU DORTMUND 2002

Modellbahnen hoch im Kurs auch bei Familien

● Brechend voll waren die Dortmunder Westfalenhallen. Vor allem die Halle 6, den Modellbahn-Fans vorbehalten, platzte am Samstag, 20. April, trotz des gleichzeitigen Heimspiels der Borussia im Westfalenstadion nebenan schier aus allen Nähten. In dichten Trauben drängten sich die Besucher, darunter zahlreiche Familien, um die Messestände der Hersteller und Händler. In den Gängen war viel Geduld und Slalomerfahrung nötig, um vom Fleck zu kommen. Auch in Halle 8, wo die Schau des Modellbahnverbands in Deutschland (MOBA) wieder ihr Domizil hatte, gelang zeitweise nur aus der zweiten oder dritten Reihe ein Blick auf die Vorführanlagen.



Von Rollenklischee keine Spur: Andächtig schauen diese beiden Mädchen.



Wenn die Mutter mit dem Sohne: Gerade auch die großen Maßstäbe stießen auf ungeteiltes Interesse.



Gute Wahl! Übernahm am 9. März 2002 beim NMF den Vorsitz: Paul de Groot.

Kein Wunder, dass die Messeleitung ein uneingeschränkt positives Fazit der 24. Intermodellbau zog: Mehr als 110.000 Besucher bedeuteten zwar keinen Messerekord, aber ein Plus gegenüber dem Vorjahr von rund fünf Prozent. Damit bestätigte die Dortmunder Messe ihren Ruf, Europas größte Ausstellung für Modellbau und Modellsport zu sein. Mehr als zehn Prozent des Publikums reisten aus dem Ausland an, das Gros aus den Niederlanden und aus Belgien. Was nicht zuletzt Paul de Groot gefreut haben dürfte. Der nun auch im Kreis der 50-Jährigen angekommene Modellbahn-Enthusiast und MOBA-Aktivist wurde am 9. März 2002 in seiner Heimat einstimmig zum Vorsitzenden des niederländischen Modellbahner-Verbandes NMF gewählt.

Eine während der fünftägigen Intermodellbau durchgeführte Befragung eines unabhängigen Marktforschungsinstituts ergab, dass 73,7 Prozent der Schaulustigen auch Käufe tätigten. Entsprechend positiv bewerteten die kommerziellen 405 Anbieter ihr Messegeschäft: 72,1 Prozent vergaben Noten von ausreichend bis sehr gut und mehr als 90 Prozent der insgesamt über 500 Aussteller wollen im nächsten Jahr wiederkommen.



Weniger ist nicht selten mehr: Mit knapp einem Quadratmeter begnügt sich die TT-Anlage.

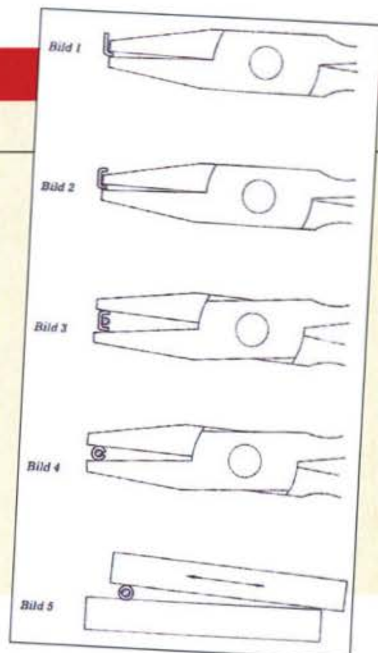
Fotos: Haucke

Besonders hoch im Kurs standen bei den Messebesuchern die Modellbahnen samt Zubehör. Wie das Marktforschungsinstitut ermittelte, kamen nicht weniger als 56,7 Prozent allein wegen der miniaturisierten Eisenbahnen in die Ausstellungshallen. Ein Ergebnis, das sich am vorletzten Messetag durchaus bestätigen ließ: Keine der übrigen sechs Hallen verzeichnete einen derartigen Andrang wie in den Hallen 6 und 8. Auffallend viele Familien nutzten trotz des guten Wetters die Gelegenheit, mit Kind und Kegel zu schauen, sich zu informieren

•••• Im Rückspiegel entdeckt ••••

VOR 22 JAHREN: Hilfreicher Tipp

● Vor 22 Jahren gab es im MODELLEISENBAHNER eine kleine Serie zu Umformtechniken. Im dritten Teil erklärte Joachim Schnitzer den Lesern, wie man dünnwandige Rohre, Buchsen und Hülsen ganz einfach aus Blech selbst herstellen kann. Ein Tipp, der bis heute nichts an Aktualität eingebüßt hat, kann man doch auf diese Weise Rohre nach Maß und Wunsch selbst fertigen. Das geeignete Umformverfahren ist das Rollen. Vorteil dieser Methode ist die gleichbleibende Wandstärke. Das zugeschnittene Blechstück wird an den Enden mit einer Flachzange zunächst um 90 Grad gebogen. Mit Hilfe eines Dornes aus gehärtetem Material, dessen Stärke dem gewünschten Innendurchmesser des Rohres entspricht, rundet der Modellbieger nun das Blech um den Dorn herum. Für die perfekte Rundung wird das Werkstück nun zwischen zwei gleichen Platten mit sanftem Druck hin und her gerollt. Wenn am Ende das Rollteil nicht rund ist oder einen zu großen Spalt aufweist, dann stimmte der Blechzuschnitt nicht. Unter Umständen hat der Hobby-Bieger die Materialdehnung nicht richtig berechnet. Bevor man sich aber in komplizierte Berechnungen verstrickt, sollte der Modellbahner lieber ein paar Versuche machen und seinen eigenen Erfahrungsschatz sammeln.



und das eine oder andere Wunschobjekt fürs heimische Hobby zu erstehen. Während der deutsche Einzelhandel zunehmend über die Kaufzurückhaltung seiner Kunden klagt, war davon auf der Intermodellbau noch wenig zu spüren. Dabei zogen die Preise gegenüber dem Vorjahr vor allem in den unteren Kategorien durchaus an: Kostete 2001 ein H0-Modellauto-Schnäppchen noch 50 Pfennige, war das gleiche Produkt nun für 60 Cent zu haben.

Dass das Interesse ungebrochen ist, konnten auch die zahlreichen Modellbahnclubs und Einzelkämpfer aus dem In- und Ausland nur bestätigen. Egal, ob Spur Z oder IIm, ob umfangreiche Modulanlage oder nur einen Quadratmeter großes TT-Betriebsdiorama, der Besucherstrom riss kaum ab. Dabei spielte es fürs Publikum allenfalls eine untergeordnete Rolle, ob es nun bereits sattsam bekannte Anlagen oder eine der immerhin auch vertretenen exzellenten Neuvorstellungen bestaunte.

Zu den absoluten Glanzlichtern gehörten zweifellos die H0m-Anlage Henk Wusts von der Voomse Modellspoorvereniging Strjen und Andreas Irmschers 0e- und 0f-Hommage an erzgebirglerische Schmalspurromantik.

! MESSE-Kalender

22. - 25. August 2002:
National Model & Hobby Show
Chicago, USA.

25. - 29. September 2002:
Suisse Toy, Bern.

11. - 13 Oktober 2002:
Modell & Hobby Leipzig.

7. - 10. November
20. Internationale Modellbahnausstellung Köln

21. - 24 November 2002:
Modellbau Süd, Stuttgart.

VERKAUF NACH MONATELANGEN GERÜCHTEN UND DEMENTIS

Neuer Eigentümer bei Roco



Foto: Frickel

Schweizer IC-Doppelstockwagen in H0: Die Neukonstruktionen weisen eine komplette Inneneinrichtung auf. Der Steuerwagen verfügt über einen fahrtrichtungsabhängigen Lichtwechsel. Die Modelle der in der Schweiz weit verbreiteten Dostos lieferte Roco im April aus.

● Wie ein Blitz aus heiterem Himmel schlug die Nachricht bei der Belegschaft des Salzburger Modellbahnherstellers ein: Auf einer kurzfristig einberufenen Betriebsversammlung erfuhren die Roco-Mitarbeiter und -Mitarbeiterinnen vom Verkauf der Rössler-Roco-Gruppe mit Datum vom 9. April 2002. Als Alleineigentümer führt, rückwirkend vom 1. Februar, Diplom-Wirtschaftsingenieur Peter Maegdefrau das Unternehmen. Wie Elfriede Rössler, Witwe des Firmengründers, erläuterte, hat Maegdefrau sämtliche Gesellschaftsanteile übernommen. Gleichzeitig löste der neue Eigentümer den erst im Vorjahr angetretenen Geschäftsführer Leopold Heher ab. Diplom-Ingenieur Heher, der als Manager auf Zeit Roco wieder auf Erfolgskurs gebracht hatte, schied entsprechend einer Vertragsklausel aus. Weitere personelle Änderungen soll es nicht geben. Allerdings bleibt die Frage, mit welchem Konzept der neue Eigentümer die hinter ihm stehende Investorengruppe, darunter renommierte österreichische Banken, als Geldgeber gewinnen konnte. Maegdefrau ist in Salzburg kein Unbekannter, war er doch bis 1999 Rocos technischer Leiter. Zuletzt arbeitete der 40-Jährige als technischer Direktor beim bekannten Motorradhersteller KTM. „Vorrangiges Ziel des neuen Alleineigentümers ist es, die positive wirtschaftliche Entwicklung der Unternehmensgruppe nachhaltig sicherzustellen", heißt es in einer gemeinsamen Erklärung. „Die Linie bleibt", bestätigte auch Roco-Prokurist Anton Gebert.

RADEBEUL OST – RADEBURG

Sonderwagen für Bahnhofsjubiläum

● Mit einem Bahnhofsfest wird am Sonntag, 2. Juni 2002 das 100-jährige Bestehen des Bahnhofes Friedewald an der Schmalspurbahn von Radebeul Ost nach Radeburg gefeiert. Zu diesem Anlass gibt das Modellbahnfachgeschäft Klaus Grundkötter gemeinsam mit dem Verein Traditionsbahn Radebeul einen limitierten Sonderwagen (inklusive kleiner Spende) heraus. Der Erstverkauf findet zum Bahnhofsfest statt, Restexemplare können anschließend im Laden (Hauptstraße 22, 01445 Radebeul, Tel.: 0351/8308180) erworben werden.

Hier als Handmuster ist der Sonderwagen zum Bahnhofsjubiläum in Friedewald zu sehen.

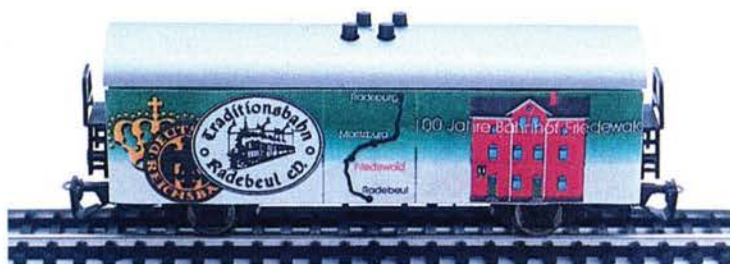


Foto: K.Habermann

IMPRESSUM

VERLAGSLEITER
Hermann Schöntag

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Jochen Frickel,
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg

ANZEIGEN
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

FOTOGRAFIE
Jörg Hajt, Andreas Stirl

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Thomas Beller, J. H. Broers, Joachim Bügel, Peter Federmann, Christian Fricke, Klaus Habermann, Elmar Haug, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Rainer Ippen, Rolf Jünger, Georg Kerber, Jürgen Krantz, Manfred Lohkamp, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Axel Polnik, Jürgen Rech, Ralf Reinmuth, Fritz Rümmelein, Armin Schmutz, Bodo Schulz, Jörg Seidel, Markus Tiedtke, Burkhard Wollny

REDAKTION
MEB-Verlag GmbH
Modelleisenbahner
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

ABONNENTEN-SERVICE
MEB-Verlag GmbH
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon (07583) 9265-37
Fax (07583) 9265-39
E-mail: abo@modelleisenbahner.de
Preis des Einzelhefts: € 3,50
Jahres-Abonnement Inland:
€ 39,40
Schweiz: sFr 76,90
EU-Länder: € 49,80
Andere europ. Länder: € 56,50
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Oberndorfer Druckerei GmbH
A-5110 Oberndorf

VERTRIEB
IPV Inland Presse Vertrieb GmbH
Wendenstr. 29
20097 Hamburg
Tel. 040/23711-0
Fax 040/23711-215
E-Mail: ipv@ipv-hh.de
Internet: www.ipv-online.de

Der MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder sonstige Unterlagen übernimmt der Verlag keine Haftung.
Bankverbindung:
Volksbank Biberach
(BLZ 654 90130) Konto-Nr. 117 715 000.
Anzeigenpreisliste Nr. 19, gültig ab Heft 1/2002. Gerichtsstand ist Bad Waldsee.

ISSN 0026-7422



Vorschau

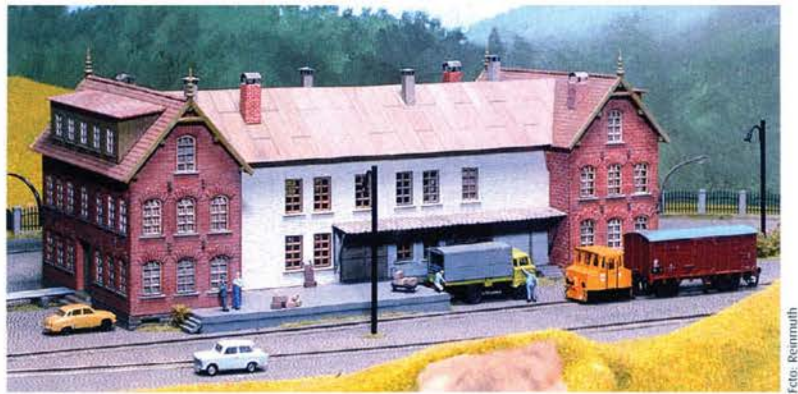


Foto: Reinmuth

Volkseigener TT-Betrieb

Im VEB Oberschmieda haben schon die Werktätigen die Arbeit aufgenommen: Flotter Fünfjahresplan im Maßstab 1:120.

Rennsteig-Hirsch mit Zukunftsmusik

Seit 1998 herrschte Ruhe auf der legendären Rampe Ilmenau – Schleusingen. Mit der Wiedereröffnung Stützergrün – Bf Rennsteig – Schmiedefeld keimt die Hoffnung auf eine Renaissance der Rennsteigbahn.



Foto: R. Albrecht



Foto: Slg. Wolfgang Müller

Dampf, Fahrdraht, Paul-Heine-Effekt

Leipzigs Bahnbetriebswerke Wahren und Hbf West traten unter K.P.E.V.-Regie das Erbe der MLE an. Zu DDR-Zeiten galten sie als Vorzeigeobjekte.

Außerdem

Damals in Darmstadt
Die Neubaudampfloks der Baureihe 65 gehörten bis Anfang der 70er-Jahre zu den Stars auf der Odenwaldbahn.

Der singende Draht
Ein Heft später: Werkstattbeitrag zu Telegraphenmasten für Gartenbahner.

Schmalspur-Romanze in Null
Andreas Irmscher ist ein Mann der leisen Töne, auch auf seiner 0e-Anlage.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

Das Juli-Heft erscheint am 19. Juni bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch



Foto: Armin Schmutz

Doppeldecker im Gewühl

Millionen-Metropole mit Tradition: In Hongkong, Chinas Tor zum Westen, tobt das Verkehrschaos. Den besten Überblick bietet die Doppelstock-Tram.

Präzision im Kompromiss

Als Vorlagen dienen Skizzen und Fotos: Bei Gartenbahnmodellbauer Rolf Weidenhammer entstehen mit einfachen Mitteln exzellente Loks.



Foto: R. Schaefer

WILLST DU FAHREN, SANFT UND LEISE,

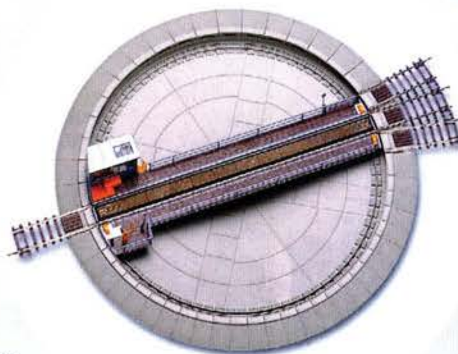
stillvergnügt auf Deiner Reise, mit der Bahn auf trautem Kreise,

HEISST DIE WAHL NUR: ROCO GLEISE,



denn das unter dem Markennamen ROCO LINE erhältliche Gleissystem ist allererste Wahl. Überzeugen Sie sich selbst von den unübertroffenen Vorteilen, die ROCO LINE bietet:

– Klare Geometrie – wenig Systemteile, aber vielfältige Kombinationsmöglichkeiten – exakt maßstäbliches Schotterbett – zukunftsweisendes 2,1-mm-Schienenprofil – trittfest, Modellbahnspaß auf dem Fußboden ebenso wie im gehobenen Anlagenbau – intelligente Details vom in die Bettung einklipsbaren Weichenantrieb bis hin zur digital fernsteuerbaren Weiche – u.v.a.m.



Für Spezialisten gibt es ROCO LINE auch ohne Bettung – zum Selbsteinschottern!

Und der absolute Höhepunkt von ROCO LINE: die Drehscheibe! Mit ihr lassen sich ab 9° aufwärts in 1°-Schritten (!) bis zu 40 Gleisabgänge verwirklichen, wobei die Drehrichtung vorgewählt werden kann.

Aber die Drehscheibe – übrigens einem 22-m-Vorbild nachempfunden – kann noch viel mehr und ist auch für das Mittelleiter-Wechselstrom geeignet.

Art.-Nr. **42615**, **Modelldrehscheibe** mit Elektro-Unterflurantrieb und Steuergerät – für Gleich- und Wechselstrombetrieb.

e-mail: roco@roco.co.at | **Internet: www.roco.co.at**

A: ROCO MODELLSPIELWAREN
GMBH
A-5033 Salzburg
Jakob-Auer-Straße 8

CH: ROCO MODELLSPIELWAREN
GmbH
CH-9445 Rebstein
Balgacherstrasse 14

D: ROCO MODELLSPIELWAREN
Vertriebsgesellschaft mbH & Co.
Handels-KG, D-83395 Freilassing
Georg-Wrede-Straße 49

